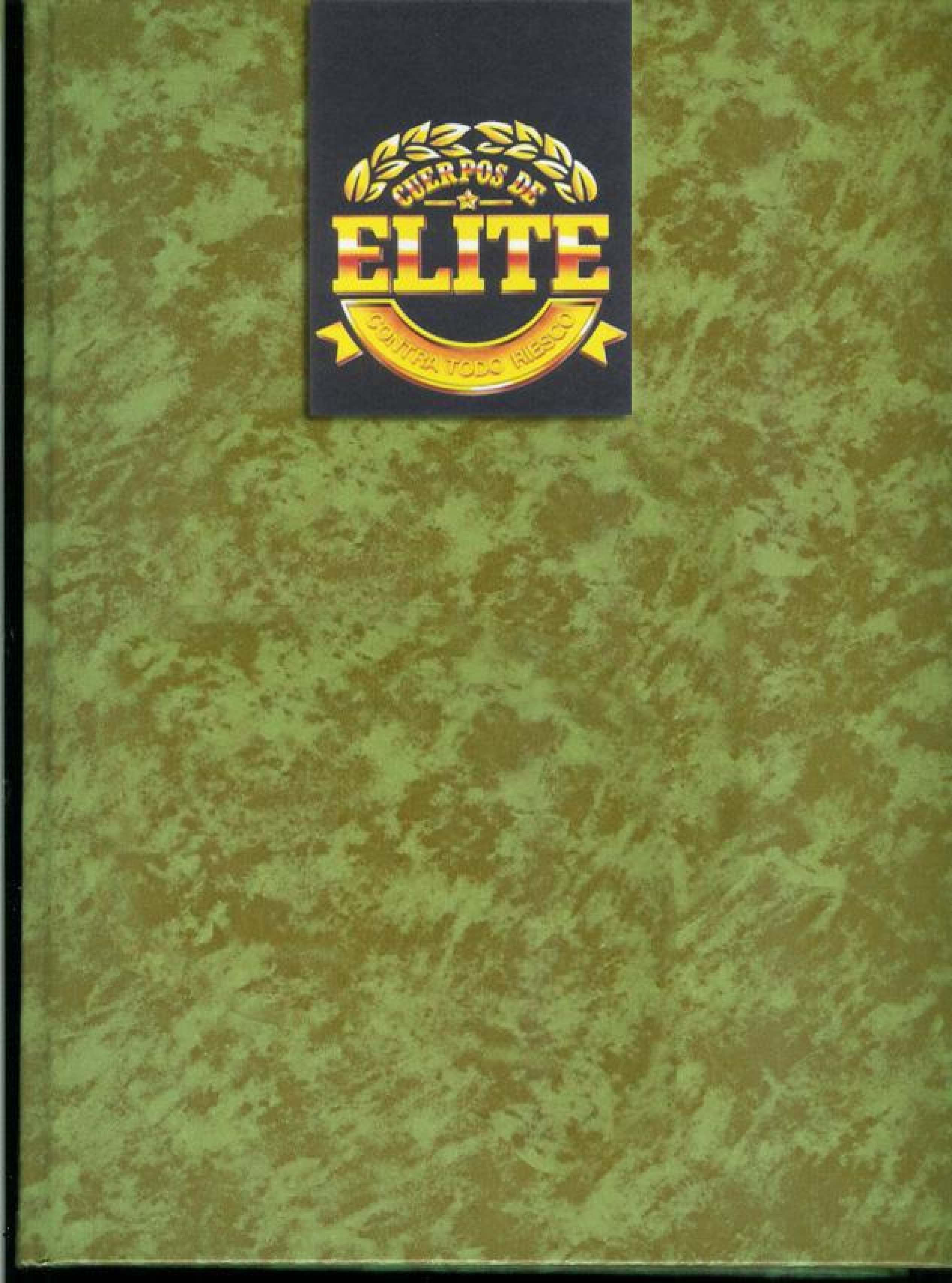
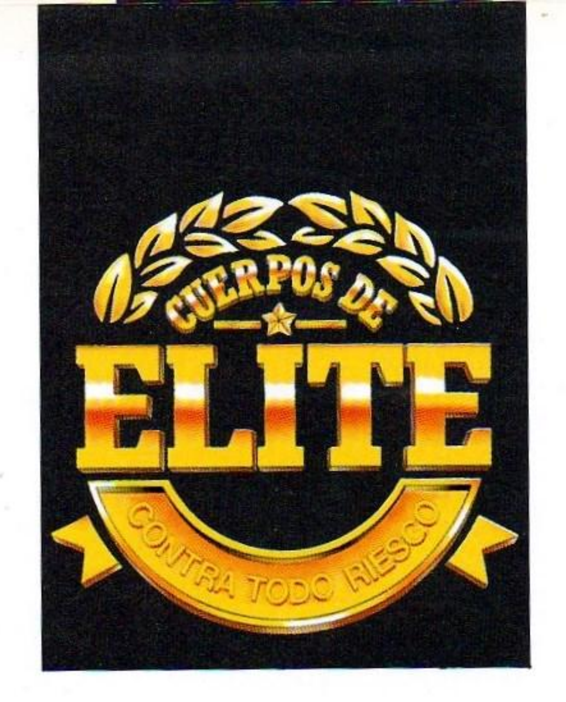

CUERPOS DE
ELITE
CONTRA TODO RIESGO



Volumen 5



SUMARIO



TRAS LAS LINEAS



LOS CHINDIT

Durante la primera incursión de Orde Wingate tras las líneas japonesas a principios de 1943, los Chindits, que recibían su nombre de las criaturas míticas, conocidas como Chinthe, guardianes de los templos birmanos, comprendían la 77.ª Brigada India. La brigada era una fuerza mixta de razas, con británicos, nepalíes y birmanos provenientes del 13.° Regimiento del Rey (Liverpool),el 3.er Batallón, 2.° de Fusileros Gurkhas, los Fusileros Birmanos y el 142.° Grupo de Comandos, En servicio activo, los Chindits se dividían en columnas de 300 hombres. A las órdenes de un comandante, cada columna era una fuerza autónoma con su propio hato de mulas, armas pesadas y destacamento de señales proveniente de la RAF. En la primera misión de los Chindits, destinada a probar la validez del concepto «penetración profunda» de Wingate, las 7 columnas se dedicaron a incursiones sorpresa contra puntos vulnerables a lo largo del ferrocarril entre Mandalay y Myitkyina. La misión, que se prolongó dos meses, fue un éxito notable. y Wingate se puso al mando de la planificación de operaciones futuras. La segunda incursión, que comenzó en marzo de 1944, fue mucho mayor, tanto en hombres como en objetivos. Los chindits crecieron para incluir otras cinco brigadas: la 14.ª, la 16.ª, la 23.ª, la 11.ª y 3.ª (Africa Occidental). El Comando Aéreo Americano N.° 1, volando en Dakotas y planeadores Waco, se utilizó para el transporte y el reabastecimiento. Arriba: la insignia de hombro de los chindits.

En 1943, los Chindit desafiaron la «invencibilidad» de los japoneses y sembraron la destrucción en su avance, kilómetros por detrás de las líneas enemigas en Birmania

A finales de 1942, los aliados ejecutaban un intento de lanzar un ataque total contra las fuerzas japonesas que ocupaban el norte de Birmania. Como parte de la estrategia general, el Comandante inglés del sureste asiático, General Sir Archibald Wavell, solicitó los servicios de un excéntrico y muy poco ortodoxo oficial, General de Brigada Orde Wingate, para que llevara a cabo una atrevida penetración profunda de incursión tras las líneas enemigas. Las fuerzas de Wingate, la 77.ª Brigada de Infantería India, conocida más tarde como los Chindits en honor a las bestias míticas que guardaban las cercanías de los templos birmanos, se entrenaron para golpear puntos clave a lo largo del ferrocarril de Mandalay a Myitkyina.

Wingate, basándose en su propia experiencia prebélica de guerra no convencional en Oriente Medio, enseñó a los Chindits, una fuerza mixta de 3.000 soldados británicos, Gurkhas y birmanos, los puntos más delicados de un combate selvático prolongado, y cómo darles el mejor uso a las 1.000 tercas mulas que transportarían su equipo pesado. Para los británicos, soldados del King Regiment (Liverpool), los animales eran motivo de desagrado: la Medalla por Conducta Distinguida se rebautizó como Medalla por Búsqueda de Mulas Muertas.

El régimen estricto impuesto por Wingate, sin embargo, no levantó sonrisas: en las primeras fases del entrenamiento, hasta el 70% de los soldados de algunas unidades se declararon enfermos, lo que llevó al general de brigada a pedirle al médico que tomara medidas para reducir «la hipocondría reinante». Para reforzar esto, les dijo con calma a sus hombres que no habría hospitales selva adentro.

El 5 de enero de 1943, Wingate se reunió con Wavell, informándosele que la operación se había cancelado. Irritado, Wingate discutió sobre esto durante dos horas y finalmente Wavell cedió. Se permitiría a los Chindits golpear al enemigo, pero como fuerza independiente y no como parte de la ofensiva principal. Como acto de despedida, Wavell se dirigió a los Chindits diciéndoles que se embarcaban en «una gran aventura».

Antes de comenzar la gran aventura, sin embargo, habían terminado el exigente entrenamiento. Tuvieron que ejecutar órdenes por partida doble, nadar en ríos rápidos, vivir con poca comida y aprovecharse de los alimentos que probablemente encontrarían en la selva, y chapotear kilómetro a kilómetro por el barro pegajoso producido por las lluvias monzónicas de la región. A los hombres desva-



Página 961: los Chindits vadean las lodosas aguas del río Chindwin antes de meterse en la selva densa del norte de Birmania, para ejecutar incursiones sorpresa contra las líneas de aprovisionamiento enemigas. Idea del brillante, pero excéntrico, Orde Wingate. Los Chindits estaban dispuestos también a terminar con el mito de la invencibilidad japonesa. Para confundir al enemigo sobre sus intenciones, Wingate dividió a sus fuerzas en siete columnas autónomas. Aunque tendría que aprovisionarles por aire, cada columna tenía su propio hato de mulas (izquierda) para transportar equipo pesado y las raciones.

necidos por agotamiento y por el calor durante las frecuentes marchas de endurecimiento se les despertaba rápidamente y se les ordenaba marchar. Para familiarizar a sus hombres con el terreno del norte de Birmania, Wingate tenía una enorme maqueta, de 324 m^2, que mostraba ríos, vías, montañas y las supuestas posiciones del enemigo.

El 8 de febrero los Chindits con base en las cercanías estaban listos. Antes de salir hacia la frontera, recibieron el equipo para la misión: aparte del fusil, bayoneta y munición, cada hombre llevaba tres granadas de mano, una cantimplora, cuatro pares de calcetines, camisa de reserva, un paquete con raciones para cinco días, una cuerda de escalada y un cuchillo de uso. En total, la carga pesaba cerca de 32 kg.

El plan de Wingate era cruzar el río Chindwin por dos puntos separados 56 km, y desplazarse hacia el Este por la selva durante algunas semanas, atacando entonces por distintos puntos el vital ferrocarril entre Bongyaung y Kyaikthin. Para confundir al enemigo, Wingate optó por dividir a los Chindits en dos grupos desiguales: el Norte, compuesto por 2.000 hombres con 850 mulas, al mando del Teniente Coronel S. Cooke, y el grupo Sur, menor, compuesto por 1.000 hombres y 250 mulas, al mando del Teniente Coronel H. T. Alexander. Cooke, acompañado por Wingate, cruzaría la línea de colinas bajando hacia el lado occidental de Birmania para alcanzar la zona circundante a los pueblos de Pinbon y Naungkan, atacando entonces sobre el ferrocarril entre Bongyaung y Nankan. El grupo Sur, dando menos rodeos, se dirigiría a Thaiktaw, cruzaría el Irrawaddy por Tagaing y presionaría hacia Mongmit. Se mantendría comunicación mediante potentes equipos de radio y se reabastecerían por el aire.

En Tamu, el día antes del comienzo de la operación, Wingate dio una proclama arengando a sus hombres a la victoria. Dijo:

«Hoy estamos en el umbral de la batalla. Se terminó el tiempo de preparación, y ahora vamos hacia el enemigo a poner a prueba nuestros métodos, y a nosotros mismos. No necesitamos, ahora que nos encaminamos al combate, sospechar en nosotros motivos interesados o falso orgullo. Hemos tenido ocasión de retirarnos y si estamos aquí es porque hemos elegido cumplir nuestros deberes, a la luz del día.»

En la noche del 14 al 15 de febrero, el grupo de Cooke cruzó el río Chindwin cerca del pueblo de Tonhe, y 56 km al Sur, cerca de Auktang, Alexander cruzó también sin resistencia. Tenían que atravesar más de 112 km de selva antes de que ambos grupos alcanzaran sus objetivos. Sólo los equipos de radio, muy poco fiables, y la vista ocasional de algún avión amigo cuando lanzaba las provisiones en los puntos de cita acordados, podían recordar a los Chindits la existencia del mundo exterior.

Fusil N.º 5 Mk I (fusil de selva)



Abajo, izquierda y derecha: dos vínculos muy tenues con el mundo exterior: la muy poco fiable radio del ejército y el lanzamiento preacordado de las provisiones. A medida que los Chindits se sumergían en las profundidades de la selva, comenzaron a fallar ambos, dejando a los incursores a merced de sus propios medios.

Duro con sus soldados incluso en los mejores momentos, Wingate guió sin descanso a sus hombres bajo el calor húmedo y aplastante de la selva. Convencido de que marchando evitaban la malaria, limitó la frecuencia y duración de los períodos de descanso, e incluso les prohibió afeitarse para ahorrar, tanto tiempo como agua, de valor inapreciable. Para comprobar la disposición de combate de sus hombres, se dice que Wingate había preparado falsas emboscadas. Aunque los Chindits podían haberse quejado bajo este extraño régimen, Wingate conocía que contra sus bien entrenados enemigos, agazapados en los caminos de la selva, sólo la rapidez y la vigilancia salvarían a su pequeña fuerza de la destrucción total.

A pesar de los esfuerzos de Wingate, el avance era lento. Después de tres días de marcha, el grupo Sur sólo había recorrido 10 km. El día 18, este grupo se encontró con una unidad enemiga cerca de Mainyaung y se vio obligada a dar unn rodeo prolongado. En el norte, Wingate alcanzó una posición 8 km al oeste de Pinbon y el 1 de marzo dividió sus fuerzas para preparar el ataque al ferrocarril. Dos unidades de 300 hombres, conocidas como «columnas», encabezadas por los Comandantes Michael Calvert y Ben Fergusson, iban a volar varios puentes. Las otras tres columnas con Cooke, iban a hostigar a los japoneses, y a tender emboscadas en la zona circundante a los pueblos de Pinbon y Pinlebu.

Cuando avanzaban las columnas hacia sus objetivos marcados se produjo un desastre: la columna n.º 4, una unidad de Gurkhas encabezada por el Comandante Brombead fue atacada por los japoneses



Calibre: 7,70 mm
Longitud: 100,3 cm
Peso: 3,24 kg
Cargador: petaca de 10 cartuchos
Velocidad inicial: 732 m/seg.
Alcance máximo eficaz: 400 m

Arriba: conocido generalmente como «fusil de selva», el fusil N.º 5 Mark I era una versión reducida, ligera, del fusil N.º 4. Desgraciadamente, el nuevo modelo tenía un fortísimo retroceso, que hacía difícil mantener sostenido el tiro.

cerca de Pinlebu, y tras un feroz intercambio de disparos, se dispersó, retornando a Chindwin algunos hombres. A pesar de este contratiempo, las columnas atacantes alcanzaron sus objetivos el día siguiente. Fergusson, tras barrer una patrulla japonesa, destruyó un puente cerca de Bongyaung. Fue un suceso espectacular, que más tarde recordaría detalladamente:

«El fogonazo iluminaba toda la ladera. Se veía a los hombres esperar tensos y expectantes, los muleros sujetaban con fuerza a las mulas y el color pardo del camino y el verdor de los árboles tenían un aspecto espectralmente vívido. Sonó un disparo. Las mulas coceaban y se encabritaban, las colinas y los valles se hicieron eco del ruido en kilómetros a la redonda.»

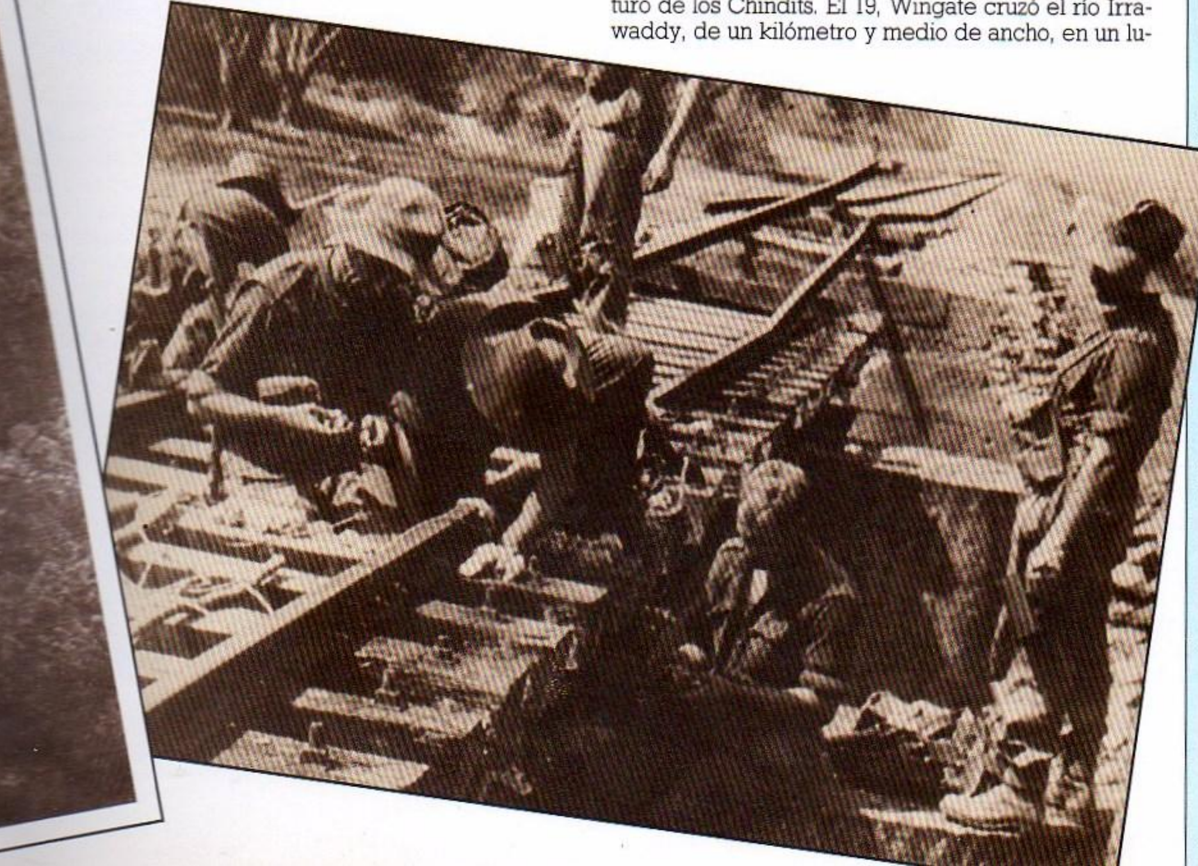
Más tarde, ese mismo día, Fergusson destruyó otro puente de ferrocarril y Calvert pudo informar también haber destruido dos más.

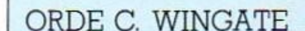
Las atrevidas acciones victoriosas de las columnas de Fergusson y Calvert no pasaron inadvertidas. El comandante japonés de la zona, Teniente General Renya Mataguchi ordenó a sus Divisiones 18.ª y 33.ª perseguir y destruir a los Chindits. Sin embargo, Mataguchi cometió un error crucial: creía que los Chindits estaban efectuando una misión de reconocimiento y que no estaban aprovisionados desde el aire. En consecuencia concentró sus fuerzas en bloquear los puntos de cruce a lo largo del Chindwin. A mediados de marzo, sin embargo, tres de sus batallones se dirigieron a Tagaung, al Irrawaddy y la zona inmediatamente al norte del río Schweli. Si Wingate continuaba hacia el Este, inevitablemente chocaría con estas unidades enemigas.

El 6 de marzo, Wingate estaba junto a Aunggon y recibió la primera indicación de la creciente energía con que les buscaban los japoneses. Aunque el grupo Sur había atacado con éxito la línea férrea en Kyaikthin, sus columnas n.º 2 y C. G. habían sufrido una emboscada. A pesar de esta complicación, Wingate reanudó el avance, alcanzando el día 9 Tawshaw, un pueblo que estaba a 24 km al oeste de Bongyaung y sólo a 56 km al oeste del río Irrawaddy.

En este punto, tomó una decisión funesta. Contando con la información de que el grupo Sur había cruzado el río Tagaung y que Fergusson y Calvert iban a cruzarlo cerca de Tigyaing, optó por llevar a sus fuerzas más adentro del territorio ocupado por el enemigo. Wingate tomaba en cuenta que habría que volver a cruzar dos ríos cuando retrocediera al final hacia la India, pero creía que abandonar la misión en fase tan temprana podía poner en peligro el futuro de los Chindits. El 19, Wingate cruzó el río Irrawaddy, de un kilómetro y medio de ancho, en un lu-

Abajo: observados por vigías siempre alerta, el equipo de zapadores Chindit prepara cargas explosivas para completar la destrucción de un puente ferroviario.





ORDE C. WINGATE

Destinado a convertirse en uno de los más sobresalientes cerebros de la guerra no convencional, Orde Wingate nació en una familia militar, en 1903. Más tarde, como oficial cadete, aprendió árabe, lo que le valió un puesto en las Fuerzas de Defensa de Sudán.

En la lucha contra traficantes de marfil y contrabandistas, Wingate aprendió las primeras lecciones de táctica guerrillera.

A finales de 1936, fue enviado a Palestina, donde, a regañadientes, las autoridades británicas le permitieron formar los Escuadrones Nocturnos Especiales. Los Escuadrones, utilizados para proteger poblados judíos, desencadenaron una dura campaña contra los árabes.

Al estallar la II Guerra Mundial, Wingate se puso al mando de las fuerzas irregulares etíopes que luchaban contra los italianos. A pesar de obtener muchos



éxitos notables, Wingate fue llamado a El Cairo. Wavel, a la sazón responsable de las operaciones en el sureste asiático, salió en su ayuda y le ofreció a Wingate la oportunidad de organizar incursiones en penetración profunda contra los japoneses en Birmania.

A comienzos de 1943, las fuerzas de Wingate, conocidas más tarde como los Chindits, estaban listas para la acción. La primera incursión, comenzada en febrero, demostró que podía derrotarse al enemigo en la jungla. Se permitió a Wingate preparar una segunda operación. La incursión de marzo de 1944, mucho mayor que la misión original, fue un éxito rotundo. Wingate, sin embargo, no vio el final de la incursión: murió en accidente aéreo el 24 de marzo.

gar a tres kilómetros al sur de Inywa. Fergusson y Calvert habían cruzado y se habían reunido en Hmaingdaing, donde recibieron órdenes de destruir la carretera de Lashio por donde cruzaba la garganta Gokteik. Wingate presionaba hacia la confluencia del Irrawaddy y el Schweli: la zona de operaciones futuras que se había propuesto.

Desconocida para Wingate, la región era poco adecuada para la actividad guerrillera: era un lugar de bosque árido, sin agua, cortado por carreteras por las que podían patrullar los japoneses a sus anchas.

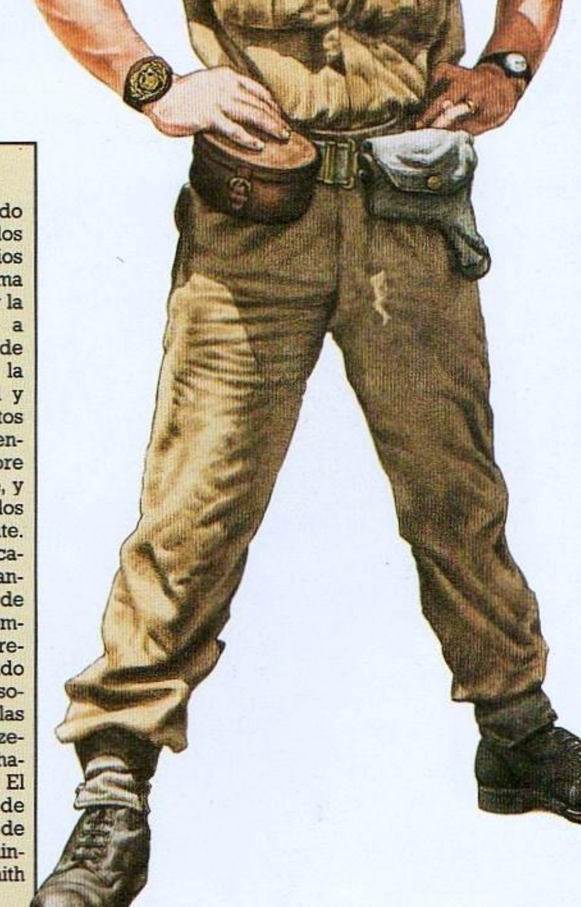
El día del cruce, Wingate notó los primeros y duros efectos de la creciente respuesta japonesa. Fergusson había hecho presión en el río Nam Mit sobre el camino de la garganta, y se encontró con que la zona estaba bajo fuerte control enemigo. Fergusson recibió la orden de retirarse al río Nam Mitt.

Wingate tomó el mando de 43 Chindits y se escondió durante una semana en la selva; sacrificaron mulas de carga para completar sus escasas raciones

Mientras Wingate planificaba su siguiente acción, el comandante del IV Cuerpo británico, Teniente General G. A. P. Scoones, preguntó por radio si era posible hacer alguna incursión más y, al oír que los japoneses habían confiscado todos los botes, ordenó a los Chindits el regreso. Antes de contactar con el resto de las columnas, Wingate se dirigió a sus hombres:

«Pónganse ustedes en la posición del comandante japonés. Su único deseo es evitar que nadie salga vivo. Podríamos apostar que desde ahora el comandante japonés hará cuanto esté en su poder para destruirnos. Y la primera cosa que hará con gran despliegue será impedir que crucemos de nuevo el Irrawaddy.»

Arriba: las retorcidas vigas de un puente ferroviario se yerguen como muda prueba de la destrucción causada por la primera incursión Chindit. En dos meses, las columnas de Wingate cortaron la red ferroviaria birmana por 75 puntos distintos.



Chindit, Birmania, 1943

Este Chindit está equipado para luchar en uno de los más inhóspitos escenarios bélicos. El terrible clima monzónico de Birmania y la densa selva animaban a pensar en otra forma de vestimenta, distinta de la estándar. La comodidad y facilidad de movimientos primaban a la hora de pensar en un uniforme sobre los estándares de desfile, y eran las necesidades de los soldados en el combate. Este hombre viste una camisa caqui ligera, de manga larga y pantalones de campaña. Su gorra de combate, con alas, un sombrero con pañuelo enrollado de color caqui claro se asocia normalmente con las tropas australianas o neozelandesas, pero era muy habitual entre los Chindits. El calzado se componía de ajorcas de tela y un par de botas estándar. Este Chindit lleva un revólver Smith and Wesson.



Wingate ordenó a ambos grupos dividirse en pequeñas unidades para evitar que les detectasen. El grupo Sur, bajo el mando de Alexander, continuó desplazándose hacia el Este, con la esperanza de llegar a China, y el grupo Norte, con la Columna n.º 5 y los hombres de Fergusson como retaguardia, se dirigió hacia Inywa, un pueblo de la orilla este del Irrawaddy. El desplazamiento comenzó el día 27; Calvert, con base en las cercanías de Auggon, dividió su columna en 10 pequeños grupos y comenzó también a retirarse.

Cuando Wingate alcanzó el Irrawaddy, a la cabeza de unos 220 hombres, se le enfretó el enemigo. Estaba fuera de lugar a todas luces un cruce masivo y escogió dividir sus tropas de nuevo en cinco pequeños grupos. Wingate tomó a sus órdenes 43 Chindits para esconderse durante una semana en la selva; las mulas de transporte se sacrificaron para complementar las pobres dietas de los Chindits.

Sólo Wingate y unos pocos más tenían fuerzas para nadar hasta la orilla opuesta del río

El estado de los hombres producía preocupación, muchos estaban infestados de sanguijuelas y otros cojeaban por ampollas y llagas en los pies. Para los hombres, debilitados por la falta de alimento, aplastados por el pesado equipo y hostigados por el enemigo siempre presente, el avance era dolorosamente lento. Calvert recordaría después los horrores de la retirada:

«Trozos de carne de búfalo. A veces, un trozo de pitón. Y arroz, siempre arroz. Era la comida de la que vivíamos mientras nos retirábamos a matacaballo hacia la India, en las siguientes semanas. Crecieron nuestras barbas, estábamos andrajosos y mugrientos. A medida que marchábamos noche tras noche, utilizando la oscuridad como cobertura adicional contra los japoneses, acumulábamos un cansancio desesperante. Volvimos con lo puesto.»

Mientras Calvert volvía a la India, Wingate cruzó con éxito y sin oposición el Irrawaddy, y se encaminó entonces hacia el río Chindwin. Al alcanzar el río, sólo Wingate y unos pocos más tenían fuerzas para nadar hasta la orilla opuesta. Cruzaron y la noche siguiente volvieron bajo el fuego a rescatar a sus agobiados compañeros. Sólo perdieron 9 hombres de los 43 iniciales.

Otros grupos sufrieron pérdidas mucho mayores.

Arriba: con el ejército japonés acercándoseles por todos los lados, Wingate ordenó a sus columnas dividirse en pequeños grupos y encaminarse a lugar seguro. Casi faltos de los servicios más mínimos y hostigados por patrullas enemigas, los Chindit marcharon a pie hacia lugar seguro. Muchos hombres se vieron horriblemente castigados por las enfermedades de la selva o la malnutrición. Unos pocos afortunados fueron evacuados en camilla: los porteadores tenían que alternar el transporte de heridos y el de las armas. Arriba, izquierda: barbudos, con aspecto salvaje, los supervivientes celebran su vuelta a India. Casi el 25% de sus compañeros nunca escaparon del terror verde de la selva birmana.

Durante el cruce del Shweli, Fergusson se vio forzado a abandonar 46 hombres después de haber sido acosados sobre un banco de arena. Fergusson recordaría después la rapidez de la corriente que arrastró a muchos hombres hacia la muerte.

«La corriente debía tener 4 ó 5 nudos de velocidad. Había que mantener los pies hacia el fondo y a la vez bracear con el tórax enérgicamente. Si perdías la posición vertical, tenías la negra certeza de que desaparecerías para siempre.»

Después de cruzar, Fergusson dividió sus ya diezmadas tropas en tres pequeños grupos, y tras muchas penalidades volvieron a Imfal. La mayoría de los grupos se replegaron por el Chindwin y la India, pero otros dos y los birmanos lucharon por abrirse camino a Fort Hertz, en el Norte: un tercero se puso a salvo en Paoshan en China.

Para muchos oficiales veteranos, la primera campaña Chindit no era un éxito claro. De los 3.000 hombres que habían cruzado el Chindwin, sólo volvieron 2.200. Muchos de ellos estaban tan debilitados por las enfermedades y la desnutrición que nunca volverían a entrar en combate. La incursión había cortado una sección del ferrocarril Mandala Myitkyina por 75 puntos, pero se reparó rápidamente la vía en la mayoría de los casos. Sin embargo, los Chindits habían conseguido algo más significativo: operando durante tres meses las líneas japonesas y realizando un viaje de 2.400 km habían mostrado que podía arrebatarse la iniciativa al enemigo y ganar.

ATAQUE HARRIER

Abajo a la izquierda: revisión de un Harrier GR3 de la RAF en la isla de Ascensión, antes de continuar a las Malvinas. Extremo inferior izquierda: el primer equipo del Escuadrón N.° 1, pilotos que viajaron al Sur en la primera oleada. Son (de izquierda a derecha): Jefe de escuadrón Peter Harris, Teniente de vuelo Jeff Glover, Mark Hare y John Rochford, Jefe de escuadrón Jerry Pook, Comandante de ala Peter Squire (el Comandante) y el Jefe de escuadrón Bob Iveson. Sentado: Teniente de vuelo, Tony Harper. Abajo, el primer Escuadrón N.° 1, operó sobre las Malvinas como interceptor, y estaba armado, en consecuencia, con misiles Sidewinder. Abajo: En el *Hermes* HMS, los GR3 esperan su despliegue con los Sea Harrier de la Royal Navy, dos de los cuales se camuflaron durante el viaje con color gris-blanco.

Los Harrier del Escuadrón N.°1 de la RAF, desencadenando ataques de superficie a baja altura, desempeñaron un papel vital en la lucha por expulsar a los argentinos de las Malvinas



La historia del Escuadrón N.° 1, el primer escuadrón que voló en la RAF, se remonta a 1912, cuando fue formado con aeronaves de estructura no rígida. Desde entonces, la unidad ha intervenido en las misiones en que ha participado el Royal Flying Corps de la RAF. La guerra de las Malvinas, en 1982, no iba a ser una excepción.

Durante toda la planificación de la Operación Corporate, para retomar las Malvinas, la limitación individual más seria desde el lado británico se vio que era la escasez de Sea Harrier de despegue y aterrizaje vertical: sólo se disponía de 28 de estos aparatos, y cualquier pérdida disminuiría la ya escasa cobertura aérea de la Fuerza de Tarea. Los únicos otros aviones que podían tomar posiblemente parte en la operación eran los Harriers de la RAF, pero tenían que actuar como atacantes de superficie, no como interceptores, y no estaban preparados para operaciones navales. Ni tampoco los pilotos.

Tras los desembarcos argentinos en las Malvinas a comienzos de abril de 1982, y la decisión de enviar a los Harriers de la RAF al Atlántico Sur, la base del Escuadrón N.° 1 en Wittring, cerca de Peterborough se convirtió en un hervidero de actividades, cuando pilotos y aviones se adaptaban para la tarea. Los pilotos volaron con sus aviones a la Royal Naval Air Station cerca de Yeoviton, en Somerset, para un curso breve en la técnica de despegue en «salto al cielo» desde barcos de transporte.

Recibieron también charlas sobre combate aire-aire y tomaron parte en ejercicios contra cazas Phantom y Lightning. Mientras, los aviones Harriers destinados a viajar hacia el Sur se prepararon para su papel de interceptores; cada uno fue preparado instalándose un equipo que le permitía disparar misiles de búsqueda infrarrojos Sidewinder. También sufrieron modificaciones de cubierta, adaptándoles neumáticos de frenado, unidades transductoras radar y cambios en el equipo de navegación inercial para permitirles alinearse en la cubierta del barco.

A comienzos de mayo, la unidad está lista para viajar al Sur. Haciendo escala en St. Mawgan, en Conwall los seis primeros Harriers volaron a la isla de Ascensión, repostando combustible en ruta de los aviones tanque Victor acompañantes. Tras llegar a Ascensión, desmontaron los tanques de travesía y los Harriers volaron al barco container *Atlantic Conveyor*, anclado costa afuera y aterrizaron en su cubierta de proa. Una vez a bordo, los Harriers del Escuadrón N.° 1, los Sea Harriers y los helicópteros también en tránsito a la Fuerza de Tarea fueron sujetados sobre cubierta. En la tarde del 6 de mayo, el barco container tomó rumbo al Atlántico Sur. El



ESCUADRON N.° 1

Formado oficialmente el 13 de abril de 1912 como unidad de globos, el Escuadrón n.° 1 no recibió aviones hasta mayo de 1914. Durante la I Guerra Mundial, voló con la Fuerza Expedicionaria Inglesa en Nieuport 17 cls y SE5, derribando unos 200 aviones enemigos en una serie de feroces batallas aéreas. Disuelto tras un período de servicio en la posguerra en India e Irak, el escuadrón se formó de nuevo en Tangmere, en 1927. Estaba dotado de aparatos Siskin III, Hawker Fury I, Gladiators, y un año antes del comienzo de la II Guerra Mundial recibió sus primeros Hurrican. Volaron éstos en la Fuerza Avanzada de choque en Francia, y luego en la Batalla de Inglaterra. En 1941 se sumaron al escuadrón muchos polacos y checos y se especializaron en vuelo nocturno. Entre 1942 y 1943, utilizaron Typhoon para ataque a superficie y los Spitfire IX como patrulla anti V1: derribaron 39 bombas volantes. Tras la guerra, el N.° 1 estuvo de nuevo en primera línea con aparatos Meteor F4, F8 y Hunter F5. Aunque se disolvió el N.° 1 en junio de 1958, el Escuadrón n.° 263 se rebautizó como N.° 1 un mes más tarde y fue equipado con Hunter F6 y F6A.9. Volaron éstos hasta abril de 1969, cuando el escuadrón recibió los primeros Harrier de la British Aerospace, que más tarde se desplegarían con tanto éxito en las Malvinas. Arriba: la insignia del Escuadrón N.° 1, con su lema: «los primeros en todo».

día 18, el *Atlantic Conveyor* se sumó a las unidades navales de la fuerza de tarea británica y los Harriers de la RAF se trasladaron al portaaviones *Hermes*, que iba a ser su base de operaciones.



Piloto de Harrier GR3, Escuadrón N.° 1 de la RAF

El uniforme antigravedad vestido por este piloto bajo su mono de inmersión Mk 10 está alimentado por el tubo de su cadera. Delante de este salvavidas M-22 tiene una máscara de oxígeno y regulador V8, y en el bolso a la derecha del tórax tiene un buscapersonas (PLB). Las cinchas azules de sus rodillas le sujetan al asiento del Harrier para evitar daños en las piernas cuando el piloto se ve obligado a disparar su paracaídas.

Al llegar al *Hermes*, los Harriers estaban aún preparados como interceptores y durante los vuelos iniciales para familiarizar a los pilotos con las operaciones de cubierta, los aviones llevaban misiles Sidewinder. Como los desembarcos en las Malvinas debían comenzar en la noche del 20 de mayo, sin embargo, y las pérdidas de Sea Harriers eran inferiores a lo que se temía, se decidió utilizar a los aviones en su acostumbrado papel de atacantes de superficie. Su primer ataque fue al atardecer del 20, cuando el Comandante de ala Peter Squire encabezó a sus dos comandantes de vuelo, los Jefes de Escuadrón Jerry Pook y Bob Iveson, en un ataque con tres aviones sobre un depósito de combustible en Fox Bay, Malvina Oeste. Cada Harrier llevaba los contenedores de bombas racimo BL 755 con 147 granadas cada uno. Más tarde, Iveson recordaría:

«Nos deslizamos a baja altura sobre las colinas, y de repente apareció ante nosotros nuestro blanco, filas de tanques de combustible y bidones de 150 litros colocados sobre el suelo cuidadosamente, de forma que en teoría no bastaría una sola bomba para acabar con ellos. Pero de hecho, estaban colocados en forma de un modelo de bombardeo típico.

Vi al comandante lanzarse el primero; con sus bombas en racimo golpeó en los tanques de combustible y se sucedieron las explosiones secundarias. Luego me lancé yo, atacando desde 30° por la derecha de la línea del comandante. Por último se lanzó Jerry Pook, con una ruta similar y arrojó sus bombas. Por lo que yo sabía, no habían disparado contra nosotros ni un solo tiro.

Nos alejamos a East Head, giramos al Noreste por Brazo de Malvinas y comenzamos entonces nuestro picado de ascenso a la elevada altura de regreso al portaaviones.»

Al día siguiente, el 21, el escuadrón entró en acción como apoyo a las tropas británicas que se dirigían a la costa en la bahía de San Carlos. Con las primeras luces, despegaron Jerry Pook y el Teniente de vuelo Mark Hare para atacar los helicópteros argentinos detectados por una patrulla de la SAS en los terrenos circundantes a Monte Kent. Habían enviado los helicópteros a los páramos para protegerlos del ataque, pero tal desplazamiento no dio resultado. Pook y Hare detectaron al llegar un Chinook, dos Pumas y un Bell 4H-1 descansando sobre el terreno separados del resto. Los dos pilotos hicieron repetidas pasadas disparando su cañón de 30 mm, y Hare recordaría más tarde:

«Di una pasada a nivel sobre el Chinook. Vi mis balas explosivas recorriendo el suelo hacia el helicóptero; cuando las vi explotar sobre el aparato, miré fijamente hasta que lo vi volar por los aires con un fuerte resplandor, y lo abandoné.»

Durante una pasada posterior, Hare destruyó un Puma y los otros dos pilotos compartieron la destrucción de uno más. En la pasada última, el aparato de Hare fue alcanzado por los disparos de armas cortas y se vio obligado a abandonar el ataque. De vuel-



ta en el portaaviones se encontró que el Harrier había recibido tres disparos, pero los daños podían repararse fácilmente y el aparato estaba volando al día siguiente.

Preguntado tras el conflicto sobre por qué no había hecho intentos inmediatos para arrojar al mar a las tropas británicas, una vez sabido que éstas tomaban tierra en Puerto San Carlos, el comandante en jefe argentino, General Menéndez afirmó que carecía de los helicópteros suficientes para transportar tropas y de armas para organizar un contraataque eficaz. Antes que las noticias del desembarco llegaran al general argentino, Pook y Hare le habían privado de una parte significativa de su capacidad de transporte con helicópteros.

También en esa mañana, el Escuadrón N.º 1 perdió su primer Harrier en acción. El Teniente de vuelo Jeff Gloves estaba realizando un vuelo de fotografiado a baja altura sobre Puerto Howard cuando su aparato se vio alcanzado por el fuego antiaéreo. El piloto no vio al enemigo: lo primero que supo de su presencia fue que el avión temblaba con cada impacto de las balas. Casi inmediatamente el Harrier comenzó a «aletear», rodando sobre su derecha de forma violenta e incontrolable. Con gran presencia de ánimo, Glover esperó hasta que el aparato hubo girado 320 grados y entonces apretó el botón de lanzamiento del asiento. Cuando se disparó el asiento, el avión iba en buen rumbo de ascenso, pero aún así lanzó a Glover al vacío a cerca de 1.000 km/h, lo que le produjo un fuerte esguince en el brazo izquierdo. Su brazo, el hombro y el cuello, se rompieron inmediatamente y él se desvaneció. Recuperó el conocimiento para encontrarse bajo el agua, luchando por alcanzar la superficie. Con un fuerte shock, el piloto herido olvidó hinchar su chaleco salvavidas, pero afortunadamente en su mono de inmersión plastificado había retenido suficiente aire para salir a flote. Después contaría:

«Miré detenidamente a mi alrededor y vi que estaba a unos 200 m de la costa. Intenté nadar hacia allí sobre mi espalda pero no iba muy rápido: no había soltado mi arnés del paracaídas. Así que lo solté y comencé a pensar. Estaba soltando mis conectores de equipo, antes de inflar mi bote cuando oí voces y gritos. Miré alrededor y ví unos 10 soldados argentinos de pie en la costa. Entonces lanzaron un bote con media docena de hombres a bordo.»

Jeff Glover fue hecho prisionero y voló al continente, a Argentina, donde permaneció hasta su liberación a principios de julio.

Abajo: si bien muchos aviones del Escuadrón N.º 1 fueron alcanzados en las Malvinas, sólo uno necesitó un cambio completo de motor. El trabajo se llevó a cabo en el hangar del *Hermes* cuando lo permitieron otras prioridades; un equipo mixto de RAF y RN lo puso en vuelo en tres días.

Peter Harris encabezó una incursión de tres aviones sobre las posiciones argentinas en Ganso Verde en apoyo del 2.º de Paracaidismo

Durante los días siguientes, el escuadrón entró en acción siempre que el tiempo lo permitía, atacando los objetivos en las Malvinas Este y Oeste. Un ataque notable tuvo lugar al atardecer del día 28, cuando el jefe del escuadrón Peter Harris encabezó la incursión de tres aviones sobre las posiciones argentinas en Ganso Verde, en apoyo del 2.º Batallón Regimiento Paracaidista (2.º Para), que avanzaba sobre el poblado.

El ataque dejó fuera de combate a la artillería defensora, y a la mañana siguiente se rindieron los argentinos.

El escuadrón perdió dos Harrier más por fuego antiaéreo durante misiones de ataque el 27 y 30 de mayo, aunque en ambos casos los pilotos, Bob Ive-

EL REACTOR HELICOPTERO

No es exagerado decir que las sobresalientes cualidades en todos los terrenos de los Harriers de la RAF y la Royal Navy en las Malvinas anunciaron una nueva era en la aviación militar. No sólo pudo desplegarse el avión desde pistas de aterrizaje bastante impracticables para cualquier otro caza moderno, sino que también permitió poner en práctica nuevas tácticas de combate.

La capacidad V/STOL (despegue y aterrizaje vertical) del Harrier se deriva de sus motores Rolls-Royce Pegasus 103 de toberas vectoriales dirigibles. Sus 9.752 kg de potencia se canalizan por cuatro narinas rotatorias, y para el despegue vertical se giran hasta apuntar directamente hacia abajo.

Una vez en el aire, se dirigen hacia atrás, hacia estribor, comenzando el vuelo convencional. Para despegues cortos, que permiten mayor carga de armas y combustible que el vertical, las narinas se dirigen en un ángulo intermedio. En efecto, la capacidad V/STOL del Harrier le permite prescindir en cierto modo de la base aérea y en tiempo de guerra los Harrier pueden operar desde bases ocultas y separadas, llevando a cabo tareas de destrucción en apariencia imposibles.

Tras su puesta en servicio, se demostró que la potencia vectorial del Harrier podía utilizarse para obtener ventajas en el combate.

Conocido como vectorificación en vuelo recto (viffing), el piloto puede reducir repentinamente su velocidad de avance utilizando la reducción del aire de escape, y ganando brusca y simultáneamente altura. Esta táctica es eficaz para despistar a los misiles de búsqueda térmica y lleva al caza enemigo invariablemente a disparar más de la cuenta, dejándole expuesto así al armamento del Harrier.

ELECTRONICA DEL HARRIER

EL Harrier GR3 de la RAF, un avión ya excepcionalmente provisto de una maniobrabilidad insuperable y un formidable sistema de armamento, posee también las ventajas derivadas de sus avanzados «ojos» y «oídos» electrónicos. El Harrier está equipado con el buscador láser Ferranti de exploración y marcador de objetivo (LRMTS), situado en la prominente nariz del avión.

Este aparato puede seleccionar objetivos fijados por un designador controlador láser de superficie y proporcionar entonces los datos de ruta precisos para el objetivo.

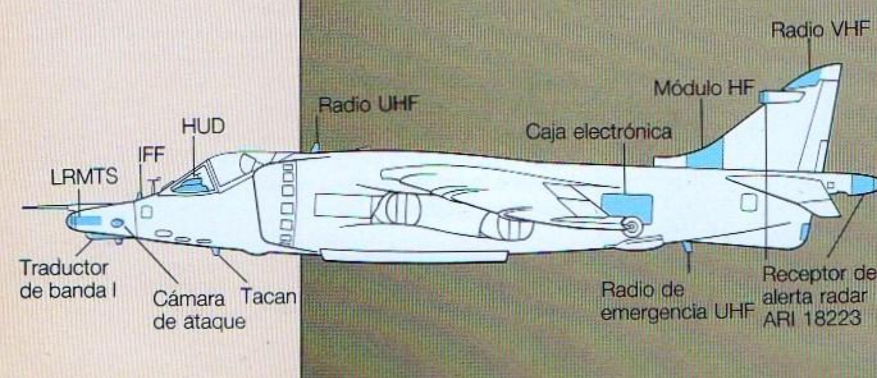
Los aviones que se aproximen se detectan con el sistema de identificación de amigos y enemigos (IFF), nocturno, el radar Marconi ARI 18223 receptor de alarma (RWR), localizado en la aleta de cola, que opera detectando las ondas de radar que llegan. El equipo de navegación del Harrier incluye un sistema de ataque y navegación inercial Ferranti FE 541, que proporciona datos de posición, proyectados en la pantalla frontal del piloto (HUD) en la cabina. También maneja un mapa de ruta, frente al piloto. La navegación mediante la interpretación de las señales radar recibidas por los emisores-receptores fijos, normalmente conseguidas por el sistema Tacan, se puso en práctica en las Malvinas, utilizando traductores de banda I compatibles con los de barcos de la Royal Navy. Para mantener contacto con los aviones de la escuadrilla, y con el control de tierra, el Harrier va equipado con radio, tanto de UHF como VHF.

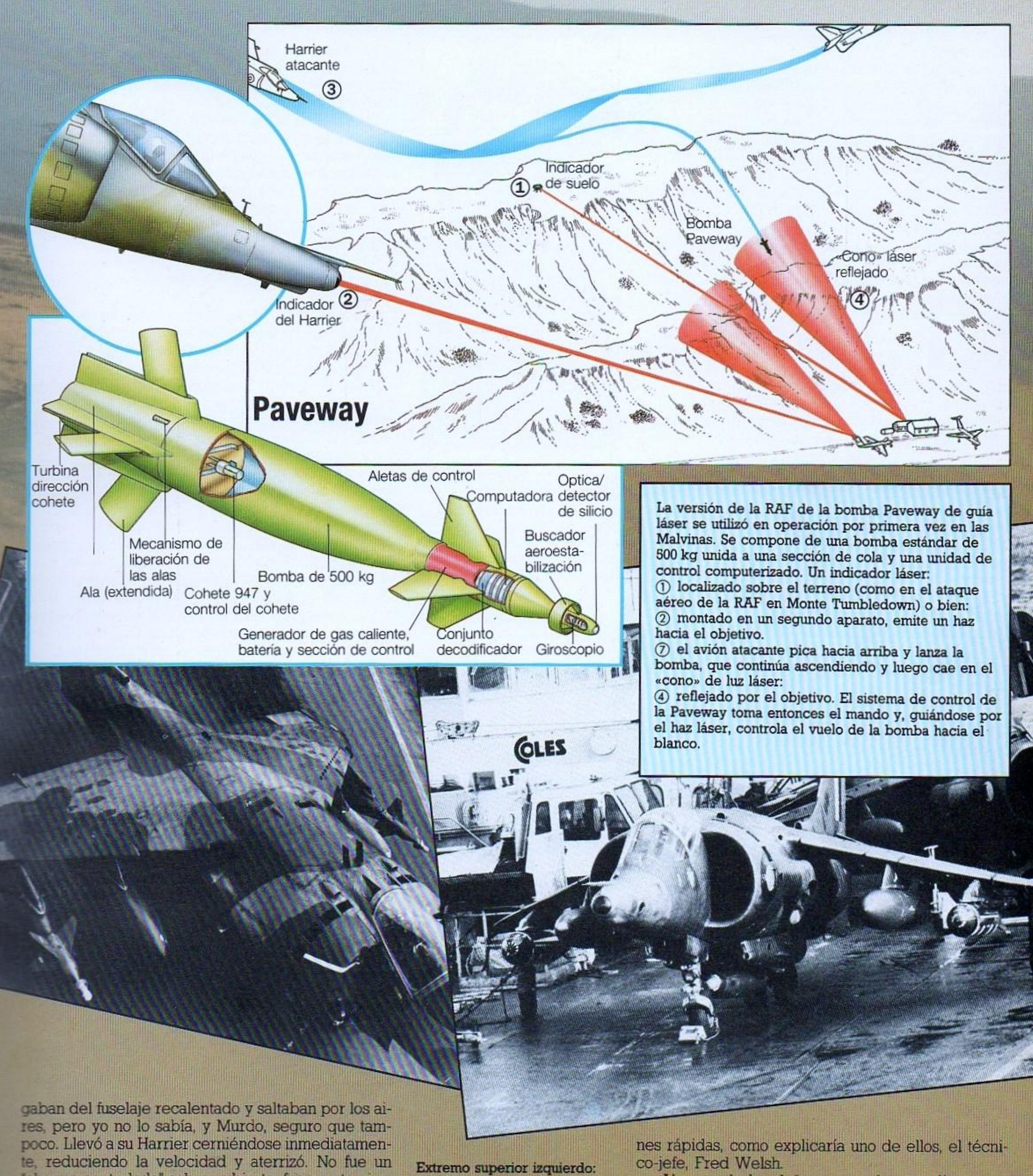
son Y Jerry Pook, pudieron saltar sanos y salvos. Esto redujo a 3 el número de Harriers de la RAF en el Atlántico Sur, e hizo necesario enviar refuerzos desde Ascensión. El 1 de junio, los Tenientes de vuelo Murdo Macleod y Mike Beeck volaron en un par de Harriers los 6.600 km que separaban a la isla del *Hermes* en 8 horas y 25 minutos, repostando en ruta desde aviones nodriza Victor. Si cualquier cosa hubiera salido mal, se habrían perdido ambos aviones, porque desde Ascensión no se podía alcanzar ningún aeródromo. Aparte de lo prolongado del vuelo, había el problema del aterrizaje en cubierta: antes de la operación ninguno de los dos pilotos había aterrizado en la cubierta de un barco. Pero todo salió bien y los dos Harriers aterrizaron sanos y salvos sobre el *Hermes*. Era una dura prueba tanto para la preparación técnica de los pilotos como para los Harrier; no se produjo ninguna situación de alerta. El 8 de junio, dos Harriers más volaron desde Ascensión hasta el *Hermes*, pilotados por los Tenientes de vuelo Ross Boyens y Nick Gilchrist.

Una vez asegurada la cabeza de playa en Puerto San Carlos, los hombres de la Royal Engineers comenzaron a instalar losetas de aluminio para construir una pista de aterrizaje de operaciones para los Harrier, al este del poblado. El primer par de Harriers, pilotados por Bob Iveson y Tony Harper, aterrizaron allí el 5 de junio. Los Harriers iban a usar la pista durante el resto del conflicto para repostar combustible en los avances, aunque tenían que volver al *Hermes* para rearmarse y para mantenimiento.

A lo largo del conflicto, los Harriers recibieron frecuentes impactos de armas cortas: el 12 de junio sólo un pilotaje soberbio salvó a uno de los Harriers. Durante un ataque a tierra en apoyo a las tropas inglesas que avanzaban sobre la colina Sapper, el avión de Murdo Macleod fue alcanzado en el fuselaje trasero. El proyectil atravesó limpiamente el tubo alimentador de aire del reactor de control de reacción trasero, que permite el control del aparato cuando se cierne. Durante el vuelo de regreso al portaaviones, el piloto no tenía indicación de avería, pero al empezar a cernirse sobre el *Hermes* antes de aterrizar, empezaron a pasar cosas desagradables. Cuando bajaba el morro del aparato, los tubos del reactor de control de reacción empezaban a alimentarse con aire sobrecalentado a elevada presión que se filtraba por el fuselaje trasero. Inmediatamente, el sistema de cableado eléctrico comenzó a recalentarse presentando a Macleod en la cabina indicaciones muy extrañas. Peter Harris, que aterrizó antes que Macleod, presenció el drama todavía sobre la cubierta del *Hermes*.

«El oficial de mando de cubierta preguntó: "N.º 2, ¿está arrojando combustible?" Miré sobre mi hombro y vi lo que estaba pasando: no era combustible. Dije por la radio: "¡No es combustible, es humo!" Murdo continuaba decelerando. Entonces el oficial de mando de cubierta dijo: "Será mejor que aterrice rápidamente, caen trozos de su aparato". De hecho, los "trozos" eran largas tiras de pintura que se despe-





La versión de la RAF de la bomba Paveway de guía láser se utilizó en operación por primera vez en las Malvinas. Se compone de una bomba estándar de 500 kg unida a una sección de cola y una unidad de control computerizado. Un indicador láser:
① localizado sobre el terreno (como en el ataque aéreo de la RAF en Monte Tumbledown) o bien:
② montado en un segundo aparato, emite un haz hacia el objetivo.
⑦ el avión atacante pica hacia arriba y lanza la bomba, que continúa ascendiendo y luego cae en el «cono» de luz láser:
④ reflejado por el objetivo. El sistema de control de la Paveway toma entonces el mando y, guiándose por el haz láser, controla el vuelo de la bomba hacia el blanco.

gaban del fuselaje recalentado y saltaban por los aires, pero yo no lo sabía, y Murdo, seguro que tampoco. Llevó a su Harrier cerniéndose inmediatamente, reduciendo la velocidad y aterrizó. No fue un "choque controlado" sobre cubierta, fue un aterrizaje vertical perfecto.»

Una vez en cubierta Murdo, saltó del aparato y los bomberos se agruparon en torno a él para cubrir de espuma la parte trasera. Por salvar su aparato bajo las más difíciles circunstancias, Murdo fue condecorado posteriormente con la Encomienda Real por Servicios Valiosos en Vuelo.

Tales situaciones ponían a prueba la habilidad de la tripulación de cubierta para efectuar reparaciones rápidas, como explicaría uno de ellos, el técnico-jefe, Fred Welsh.

«Algunos de los daños en combate podían repararse en cubierta, entre salida y salida. Si había un simple orificio y no había daños internos, podíamos redondear los bordes y cubrir el agujero con Speedtape, aluminio grueso con un lado autoadhesivo, colocándolo con un instrumento especial. Lo habíamos hecho antes, en ejercicios; ¡pero las antiguallas sobre las que practicábamos en los ejercicios no tenían que volar!»

Otras reparaciones, como la realizada en el avión

Extremo superior izquierdo: vuelan a gran altura sobre las Malvinas estos dos Harriers de la RAF, armados uno con cohetes de 68 mm. Cada lanzador multitubo bajo las alas, lleva 18 cohetes. Arriba, izquierda: la bomba Paveway, guiada por láser, en su posición. Arriba, derecha: un GR3 con dos bombas de racimo.

de Macleod ponían de relieve una considerable ingenuidad.

«Las baterías y los cables de fábrica del compartimento trasero habían comenzado a fundirse. Reparamos los orificios de bala y los tubos. De la parte eléctrica, habían seccionado los cables. Dos de los sargentos de radio usaron cables sacados de sus aparatos de comprobación para improvisar una reparación.».

Sorprendentemente, a la vista de los daños que había sufrido, el Harrier de Macleod iba a volver a volar en tres días.

Mark Hare creía que el éxito de los pilotos del Escuadrón N.° 1 al evitar mayores pérdidas residía en la calidad de su entrenamiento previo, especialmente en operaciones de baja altura y alta velocidad.

Lo más importante es ocultar tu aproximación al objetivo; si tienes que volar pegándote a menos de 15 m del terreno, para conseguir sorprender, entonces tienes que hacerlo. Si puedes llegar donde nadie sabe dónde y alcanzar el blanco, entonces ganaste. Si el enemigo tiene 15 segundos para apuntar sus cañones y misiles, entonces te derriban, igual que puedes chocar inmediatamente después del despegue. A no ser que te hayan entrenado en tiempo de paz volando muy bajo, en guerra tienes muchas posibilidades de matarte chocando contra el suelo. Debes aprender a concentrar toda tu atención delante de tí. Durante el acercamiento al blanco a 15 metros de altura y 900 km/h, el suelo y cada lado por delante de los 500 primeros metros es sólo una mancha.»

Durante los últimos 10 días del conflicto, hasta la rendición argentina el 14 de junio, el escuadrón N.° 1 entró en acción todos los días volando en misiones de ataque, en apoyo de las tropas que avanzaban sobre Port Stanley. Durante este período, la unidad hizo más veces contacto con el enemigo que todas las demás unidades, de ambos bandos, juntos. Esta fase terminó con un par de brillantes ataques sobre las posiciones de las tropas enemigas con bombas de guía láser Paveway, inmediatamente antes de la rendición argentina.



Arriba: el Jefe de Escuadrón, Bob Iveson, cuyo GR3 fue derribado por los antiaéreos cuando bombardeaba posiciones argentinas en apoyo al 2.° de Paracaidistas en Ganso Verde. Abajo: el famoso «lanzador al cielo» del *Hermes*, que proyectaba hacia el cielo el avión tras una corta carrera de despegue. Derecha: el aeródromo de Port Stanley fue agujereado por las bombas del Escuadrón N.° 1.

Debido a su menor tamaño en comparación con otros aviones de ataque comparables, alguien comentó antes de la guerra que el Harrier era un «juguete bonito», agradable de ver, incluso capaz de astutas tretas, pero de poca utilidad. El éxito del avión en guerra descartó completamente esta opinión. De hecho, el pequeño tamaño del Harrier ha probado ser una clara ventaja en combate cuando, en igualdad de condiciones, un avión de ataque pequeño recibiría menos balazos enemigos que uno grande.

Tal fue el éxito de los Harriers en combate y tal su versatilidad que ahora el avión es el símbolo de las modernas Fuerzas Armadas británicas.

Tony Harper, que voló durante el conflicto como Teniente de vuelo, cree que el Harrier sobrepasó sus esperanzas de lo que podía hacer en combate mostrándose como un muy eficaz aparato de ataque en superficie.

«Es un muy buen avión; parece capaz de sobrevivir bien a los daños en combate. Su pequeño tamaño y la ausencia de humo hace difícil al enemigo detectarlo al aproximarse, y el camuflaje es eficaz. Es lo bastante rápido a baja altura; si fuera más rápido, no podrías ver el blanco. Es capaz de operar desde pistas ridículamente pequeñas.»

Durante el conflicto, el escuadrón hizo un total de 126 salidas en misión y perdió tres Harriers por la acción enemiga, todos por fuego antiaéreo. Un Harrier más sufrió daños irreparables, cuando falló un motor al disponerse a aterrizar en Puerto San Carlos. No se perdió ningún Harrier por daños en combate que hubiera superado otro avión convencional;



Malvina Este

Clave
Aeródromos
Pistas temporales (inglesas)
Principales ataques aéreos del Escuadrón N.° 1 de la RAF

Douglas
Puerto San Carlos
San Carlos
Bahía Teal
MALVINA ESTE
Mt. Kent
21 mayo
28 mayo
29 mayo
9 junio
24 mayo
30 mayo
31 mayo
Colina Sapper
Stanley
Cala Bluff
9 junio
12 junio
14 junio
Fitzroy
Darwin
Ganso Verde
27 mayo
28 mayo

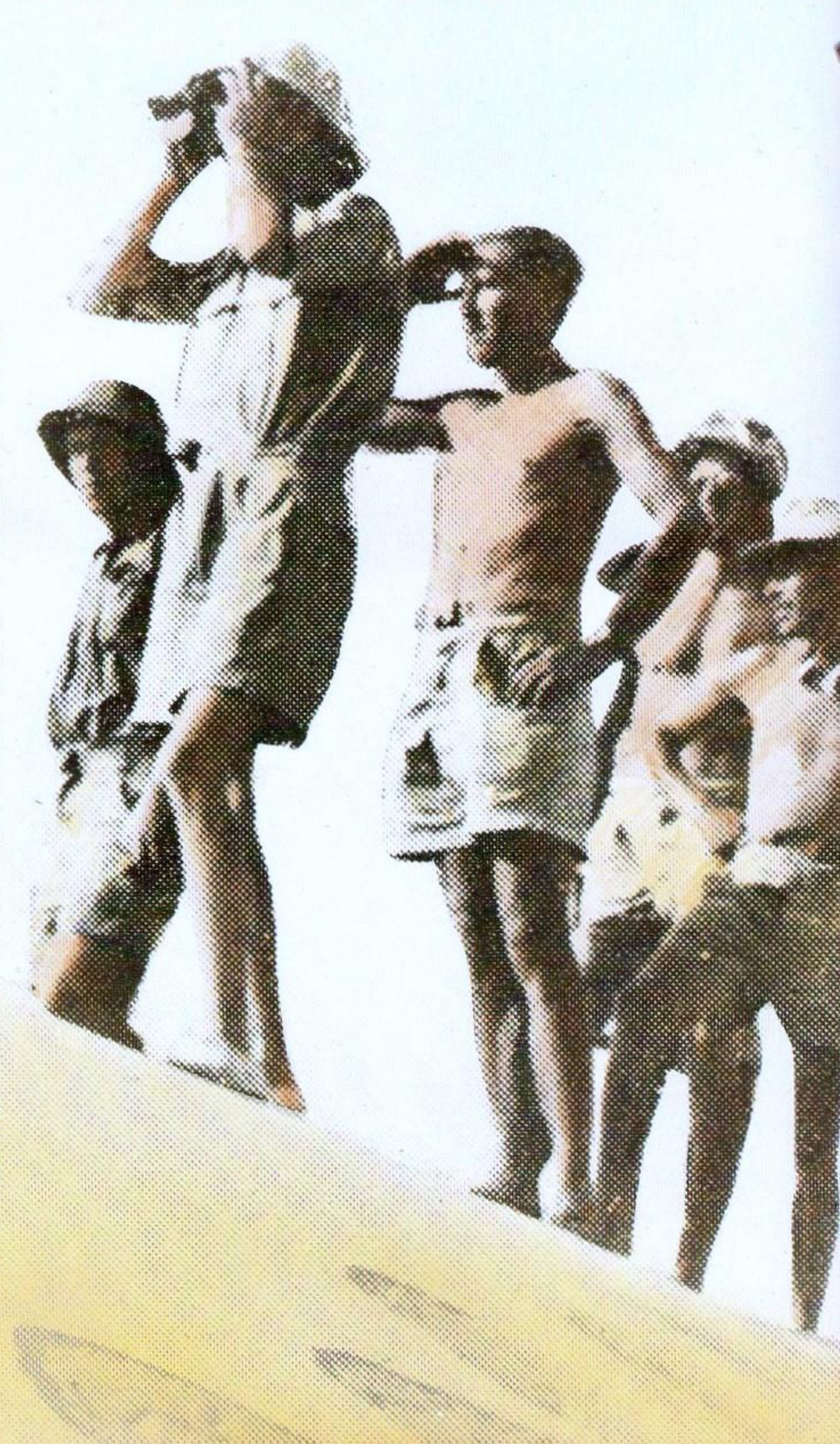
y todos los aviones que volvieron con daños en combate se repararon en tres días, utilizando sólo los recursos del *Hermes*. Pero el aspecto más significativo de las operaciones del Escuadrón N.° 1 sobre las Malvinas fue el hecho de que no tuvieron contratiempos. Con sólo un mínimo de entrenamiento en tierra, un escuadrón de línea normal de la RAF fue capaz de desplegarse desde un portaaviones a más de 14.000 km de su base y cuando llegó al portaaviones, entró directamente en acción sin el prolongado entrenamiento que normalmente se considera necesario para operaciones desde cubierta. De cualquier forma que se mire, fue un éxito notable, y si la unidad se hubiera equipado con un avión distinto del Harrier, esto hubiera sido más bien imposible. El término «flexibilidad operativa» se usa tan a menudo al describir al Harrier que se ha convertido en un tópico.

Tony Harper resumió sus sentimientos al volar en combate sobre las Malvinas en palabras que serán muy familiares a los pilotos que volaron sobre Europa durante las operaciones de la II Guerra Mundial:

«La peor fase de cualquier misión es sentarse en el avión, en cubierta, en los cinco minutos de preparación en cabina esperando luz verde, cuando hay tiempo para preocuparse por lo que pueda pasar. Una vez recibida la orden de partir, no es tan malo, estás demasiado ocupado como para preocuparte.»

INTRUSOS EN EL NILO

En 1942, un destacamento de las Fuerzas Especiales alemanas, el Brandenburg, lanzó la operación Salaam. Fue un viaje de 3.300 km a través del desolado Sáhara, para infiltrar agentes secretos en El Cairo, el centro nervioso del Egipto británico



El Comando Británico de Oriente Próximo, que incluía el Mediterráneo oriental, era la única zona en que se estaban llevando a cabo operaciones en tierra contra las fuerzas del Eje, a finales de 1940 e inicios de 1941.

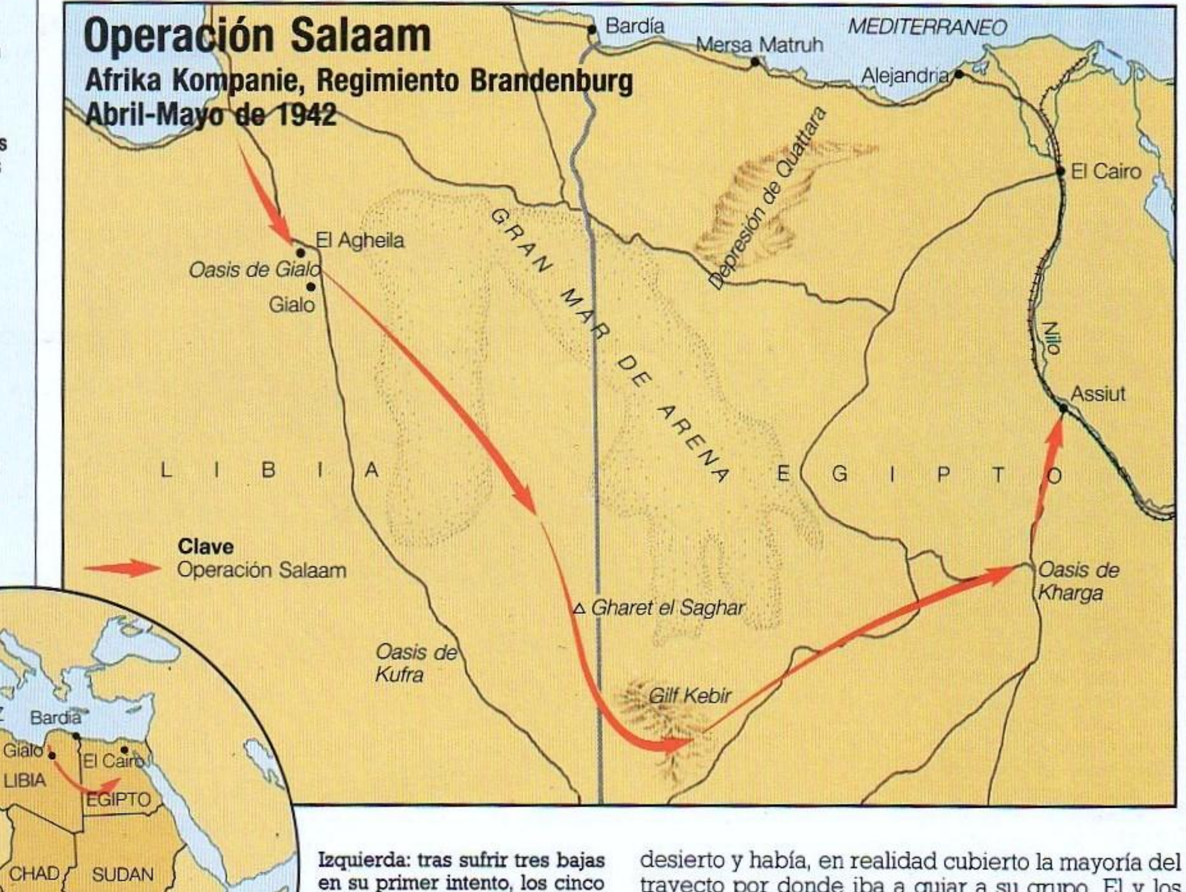
Se organizaban operaciones contra los italianos en 1940, y en la primavera de 1941 los ejércitos de Mussolini habían recibido el refuerzo del Afrika Korps alemán, al mando del General Erwin Rommel. En el arsenal de hombres y armas de Rommel, pensado para enfrentarse a los británicos, estaban los equipos de comandos muy especializados «Brandenburg», de valor incalculable.

Desde mediados de 1940, los ejércitos británicos y del Eje habían luchado por la victoria total, pero sin éxito. En la primavera de 1942, Rommel estaba preparando una ofensiva que debía desencadenarse ese verano. Pero antes de poder lanzar la operación se necesitaban datos precisos sobre la fuerza y las intenciones del enemigo, el 8.° ejército británico. Hasta la fecha, la información que les había llegado no sólo era inadecuada, sino poco fiable. Aunque había un montón de egipcios preparados para trabajar para los servicios de inteligencia alemanes y aunque la seguridad de los británicos era a menudo increíblemente laxa, el material recibido por el Afrika Korps no era de calibre tal que el comandante alemán pudiera basar en ello con confianza sus planes en torno al Nilo.

Puesto que las fuentes nativas jamás habían producido información detallada, se decidión infiltrar agentes alemanes en el Egipto británico y así, fruto de la necesidad que tenía el Afrika Korps de información precisa, nació la Operación Salaam, que dio lugar a la única infiltración de espías alemanes en El Cairo durante la guerra del desierto. El problema principal de infiltrar dos hombres era cómo alcanzarían éstos El Cairo. El dominio británico del mar y del aire impedía un aterrizaje en paracaídas o por barco. Sólo quedaba cruzar por tierra el desierto.

El hombre elegido para guiar al equipo que «soltaría» los agentes era el Capitán Almasy. Estudió cómo la Inteligencia británica se anticipaba a una operación de infiltración alemana. El 8.° Ejército conocía que los alemanes carecían de unidades como

En abril de 1942, una columna de Brandenburgers mandada por el Capitán Count Almasy abandonó su base en la Libia ocupada por el Eje para aproximarse a Assiut, en el Valle del Nilo. Su misión: infiltrar dos agentes alemanes en El Cairo, mucho más atrás de las líneas británicas. Evitando a las patrullas aliadas, dieron un rodeo de 2.000 km por el desierto, cruzando el estéril Gran Mar de Arena y la meseta de Gilf Kebir, de más de 1.000 m de altura. A pesar del desierto hostil, avanzando sin pensar en retroceder, la columna alcanzó su objetivo cerca de Assiut. Los dos agentes viajaron en tren a El Cairo: la operación Salaam había terminado.



Izquierda: tras sufrir tres bajas en su primer intento, los cinco miembros restantes del equipo Brandenburg reconocen las afueras de Gialo. Son (de izquierda a derecha) Woermann, Count Almasy, Munz y los dos agentes, Sandstetter y Eppler.

el grupo de Patrullaje Profundo británico, que pudieran hacer largos recorridos. Por eso, cualquier infiltración alemana tendría que dirigirse por la ruta más segura y más corta. Por eso, concluía Almasy, los británicos esperarían una infiltración a través del frente de batalla, que en la primavera de 1942 estaba fijo y estático.

Una vez hecha esta apreciación, Almasy decidió hacer justo lo contrario. Llevaría a su grupo por un trayecto largo, transdesértico, que evitara las líneas británicas, para soltar a sus agentes cerca de una estación de ferrocarril a unos 50 km de El Cairo. Su viaje concluiría un rodeo de más de 3.300 km a través de un desierto sin agua, tan poco explorado, como vigilado, tan poco cartografiado y tan peligroso que incluso las muy experimentadas patrullas del desierto del 8.° Ejército no se aventuraban más que muy raramente y con muchas precauciones.

Los artículos básicos del equipo faltaban a menudo. Los petates para arena y las esteras hubo que pedirlas al lejano Berlín

Almasy tenía un curriculum impecable para esta empresa. En los años de la preguerra se había ganado una reputación por sus atrevidas exploraciones del desierto y había, en realidad cubierto la mayoría del trayecto por donde iba a guiar a su grupo. El y los otros 7 hombres del grupo eran todos miembros de la Abwehr, la organización de contrainteligencia alemana y cada uno de ellos había sido seleccionado por la técnica particular que dominaban. Compartían, además, conocimientos comunes sobre las condiciones del desierto. Cada uno de ellos, individualmente, se había «endurecido» en el centro de entrenamiento a cargo de los Brandenburg.

Podía haberse supuesto, dada la importancia de la misión, que al destacamento Salaam se le daría prioridad máxima en materia de suministros, pero no fue así. El grupo Salaam no tuvo camiones hasta que se confiscaron a un batallón de paracaidistas alemán que era remiso a partir con ellos. Los elementos básicos del equipo a menudo no estaban disponibles. Las esteras y los petates para arena tuvieron que obtenerse del lejano Berlín, con equipos de radio especiales. Pero si la requisa y la situación de los suministros era lamentable, la planificación que Almasy hizo de la ruta era concienzuda y totalmente profesional.

En el campamento base de Salaam, cerca de la costa mediterránea, Almasy explicó el plan a su grupo de voluntarios y bien entrenados hombres. Habría dos viajes: uno de ida, para «soltar» los agentes en el paso Yapsa y la vuelta «a casa» desde Yapsa al Mediterráneo. Cada viaje tendría dos fases. El oasis italiano de Gialo sería el objetivo de la primera fase y proporcionaría la base a medio camino, donde el grupo podría descansar y reaprovisionarse en el viaje de ida y en el de vuelta. Almasy explicó que los 5 camiones en que debía viajar el grupo, Bedfords británico y Fords, se habían escogido para camuflarse, ya que las patrullas británicas eran activas y numerosas en el desierto circundante a Gialo. El grupo alemán tendría que vestirse como los soldados ingleses, con mono caqui. Cada camion iría pintado con la cruz alemana, pero esta marca identificativa iría cubierta de polvo y barro. Si hubiera ries-

LOS BRANDENBURG EN AFRICA

El jefe de la Abwehr, almirante Wilhelm Canaris, creó la «Afrika Kompanie» de los Brandenburg en la primavera de 1941. Al mando del Oberleutnant (Teniente) von Koenen, un hombre con amplia experiencia en Africa, se componía de 60 voluntarios seleccionados por su resistencia personal, conocimiento del norte de Africa y cualificación en idiomas. Se pretendía en principio que la Afrika Kompanie hiciera cortas incursiones de reconocimiento, de acuerdo con el Afrika Korps de Rommel, para evaluar la disposición del 8.° Ejército Británico. Con la retirada británica en junio de 1942, sin embargo, se planeó que la unidad debía infiltrarse tras las líneas británicas para tomar puentes clave sobre el Nilo y el Canal de Suez antes de la victoria final alemana. Los acontecimientos, sin embargo, fueron muy adversos a los alemanes, y no se desplegó al Brandenburg. En diciembre de 1942, Rommel fue obligado a retroceder hacia Túnez, donde las tropas aliadas le esperaban para atraparle.

Se encomendó a los Brandenburgers la tarea de romper las líneas de aprovisionamiento del 1.er Ejército en las montañas tunecinas. Aterrizaron dos destacamentos transportados en planeadores, para destruir dos puentes vitales, pero la operación fue un desastre, conservándose los puentes intactos.

A finales de la campaña africana, las unidades Brandenburg recibieron la misión de encontrar una ruta libre para la retirada hacia el Oeste, al interior de Argelia. Una de las patrullas tuvo éxito, pero las malas comunicaciones impidieron aprovechar la ventaja. Hacia el 6 de mayo, los alemanes ordenaron a sus unidades especializadas salir de Africa, pero muchos de los hombres reclutados por Canaris se vieron frenados por la falta de transporte, y fueron hechos prisioneros.



Extremo superior derecha: el equipo Brandenburg comandaba 5 camiones capturados a los ingleses. Este de la foto está ocupado por soldados de infantería del Afrika Korps. Centro, derecha: agentes Hans Gerd Sandstetter (izquierda) y John Eppler, antes de la incursión. Abajo, derecha: el Gharet en Saghar.

go de captura; cepillándolo con energía eliminaría el polvo y dejaría en claro la cruz, indicando de esta forma que el grupo no estaba trabajando bajo bandera falsa: un delito capital.

Uno de los furgones llevaría también un parachoques blanco identificativo. Era un método del 8.° Ejército para prevenir a los centinelas o patrullas que el vehículo tenía prioridad y no podía retrasársele. Almasy hizo hincapié en que debían evitar el combate a toda costa. Sólo podían llevarse armas personales y no habría lugar para munición extra. Todo el espacio disponible en los camiones debía rellenarse con agua, combustible, repuestos. En total iban a usarse cinco camiones, una precaución de «seguro contra averías» contra las pérdidas o averías de vehículos.

A mediados de abril, el grupo salió de su base en la costa y alcanzó pronto Gialo. Se hicieron las revisiones finales, se comprobaron las brújulas y entonces, en el luminoso y cálido amanecer del 29 de abril, salió el pequeño convoy. En dos días estaba de nuevo en el oasis. El oficial médico había caído con fiebre del desierto, el comandante militar de Almasy había sufrido un ataque cardíaco mientras sacaban un camión de las arenas. Para completar la lista de desastres, uno de los conductores sufría disentería. El equipo Brandenburg dejó las tres bajas para que volvieran a la costa, y se puso en marcha de nuevo el 15 de mayo. Reducidos a 5, había que aumentar mucho las tareas de cada hombre, pero nadie dudaba de que la misión podía llevarse a cabo.

Almasy tuvo que modificar su trayectoria original porque el oasis de Kufra, donde el grupo intentaba descansar, había caído en manos de las tropas de la Francia Libre. La única ruta restante era a través de los baldíos del Gran Mar de Arena, que iban desde Gialo, hacia el Este, hasta casi el Nilo.

Fue un viaje que pocos viajeros experimentados del desierto habrían elegido nunca, pero intentarlo con el calor de inicios del verano, era un acto de locura, excusable sólo por las urgentes necesidades de Rommel.

La temperatura media del desierto en esa estación sube a 44,5°. La región estaba invadida de grandes dunas sueltas, móviles, en contacto unas con otras, de 30 m o más de altura. En los valles entre dunas había trozos de suelo firme, quizá unos pocos kilómetros, pero al final terminaba bastante bruscamente y el camión delantero quedaría atrapado en la arena. Primero había que descargarlo para aligerar su peso. Luego había que poner canalizos de metal bajo las ruedas, tras dejarlas al aire cavando la arena. El conductor tenía que sacarlo avanzando y los otros cuatro hombres del grupo empujaban el vehículo cavando y empujando alternativamente hasta que avanzara con firmeza. Entonces los alimentos, piezas de repuesto, provisiones y agua se llevaban de nuevo al camión para volverlos a cargar.

Este no era el final de ese proceso agotador. Había que hacer lo mismo con cada camión. No sorprende, entonces, que la distancia final cubierta por el grupo Salaam el primer día fuera menos de 56 km y había que recorrer miles.

Día tras día continuaban su tarea que les destro-

zaba la espalda. Al comienzo de la mañana del tercer día el grupo escaló una gran duna y su moral, ya baja, descendió más. Hasta donde alcanzaba la vista, y había una visibilidad perfecta en la fría mañana, sólo había olas y más olas de arena. Ningún árbol rompía la monotonía, ni vida animal que les distrajera: sólo había, aquí y allá, huesos de pequeños pájaros muertos por el terrible calor. No había señal de caminos en el mar de arena. Sin embargo, había una ruta, y Almasy estaba decidido a encontrarla. Los camiones emprendieron el reconocimiento, pero no encontraron ninguna ruta ni camino firme. Continuaron su laboriosa rutina: descargar, empujar, volver a cargar. No había otras sombras que las de los ardientes camiones. Ni una brisa fresca.

Sus cuerpos ya delgados perdieron cualquier signo de grasa restante. Había un peligro real de deshidratación y sin embargo había que conservar agua: los radiadores de camión necesitaban constantemente recargar y cada litro para el camión significaba menos agua para el equipo. La monotonía, la tarea de mover los vehículos, agotadora para el corazón y la espalda, la terrible sed que no podía saciarse completamente y, finalmente, el temor —el temor de perderse en estos parajes terribles y salvajes— habrían llevado a hombres más débiles al límite, a la locura.

Pero los tests psicológicos efectuados antes de reclutarlos para el Brandenburg los ponían a prueba, y el grupo Salaam permanecía intacto, decidido y sano.

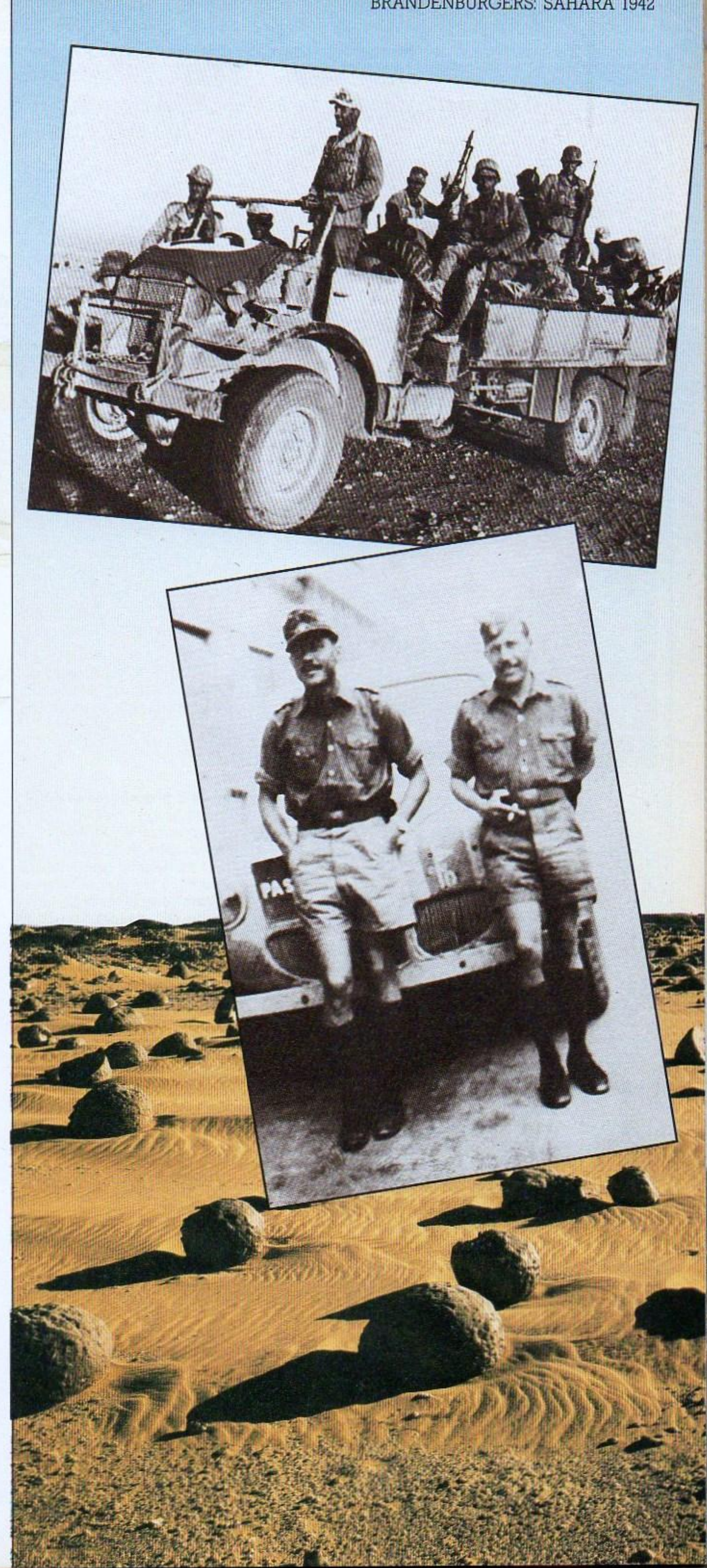
Los hombres tuvieron que limpiar el camino haciendo rodar los cantos pequeños y luego evitar cuidadosamente las rocas inamovibles con los camiones

Cinco días continuó la agonía, hasta que Almasy encontró el duro camino que buscaba. Paso a paso las dunas disminuyeron y los camiones podían alcanzar velocidades buscando recuperar el tiempo perdido en el Gran Mar de Arena. El suelo bajo las ruedas se volvió cada vez más firme, hasta que se convirtió en roca. Las rocas estaban limadas por la arena del desierto hasta que la superficie se convirtió en una hilera de surcos con el efecto inimaginable sobre los amortiguadores del vehículo. Este camino acanalado conducía a Gharet es Saghar. Había multitud de bloques, tan próximos que convertían el camino en una intrincada carrera de obstáculos, por lo que había que conducir los vehículos lenta y cuidadosamente.

Los hombres tenían que limpiar el camino haciendo rodar los cantos más pequeños, y rodear lentamente con los camiones los bloques más inamovibles. Todo el día estuvo el convoy buscando el camino por Gharet y con las últimas luces, los camiones salieron de este jardín del diablo.

Durante el día siguiente, *Salaam* alcanzó el lugar en que debían cambiar el rumbo al Noreste. Enfrente yacía Silg Kebir, una meseta rocosa con un enorme escarpe que se elevaba más de 300 m de más de 270 km de largo, 96 km de ancho. Tenían que cruzar el Gilf. No había rodeos, salvo uno largo, para el que no había tiempo ni combustible.

Almasy había explorado el Gilf durante una expedición pionera en 1939, y pudo pronto encontrar no sólo el único paso de El Akwaba a la cumbre, sino también un escondrijo de agua que había enterrado en su primera expedición. El camino a la cumbre del Gilf era tortuoso y a veces tan estrecho que las ruedas del camión colgaban al borde del precipicio. Se perdió un camión durante el paso. Llegó en-





tonces la agotadora, mortífera, tarea de descargar el camión y distribuirlo en los otros. Pero ahora el equipo trabajaba con nuevos ánimos. Almasy les había asegurado que estaban casi al final del viaje de ida. Otro camión, éste completamente cargado, se dejó al pie del Gilf y otro, también cargado con fuel y agua, había quedado en el Gharet. Reduciendo gradualmente el número de vehículos no sólo ahorraban combustible, sino también y más importante, tendrían bases en miniatura esperando para usarse en el camino, igualmente terrible, de vuelta a casa.

Se completó el cruce de Gilf Kebil y quedó ante ellos el siguiente obstáculo: el oasis de Kharga. El camino era ahora bueno y el peligro provenía menos del terreno que de las patrullas británicas. Se preveía que mantendrían el oasis a la fuerza revisando a cualquiera que cruzara el desierto. Pero no había ninguna unidad del 8.º Ejército, sólo un centinela sudanés al cuidado de su puesto en la carretera. Almasy hablaba un árabe fluido y sus rasgos y color eran los de un nativo. Aliándose a las sospechas del hombre, supo explicar el significado del parachoques blanco de «prioridad» y engañó al centinela, permitiéndole éste pasar el control con un retraso mínimo. El camión subió por la carretera de asfalto que conecta el oasis del Kharga con la región del Nilo, hacia el obstáculo final, el paso de Yapsa. Desde su cumbre los hombres del Brandenburg podían ver, temblando en la distancia, el verde lustroso del valle del Nilo. Arriba del paso, los dos agentes —Eppler y Sandsetter— se vistieron de civil y se encaminaron a la estación de ferrocarril de Assint para tomar el expreso a El Cairo. La operación Salaam había terminado.

Ahora esperaban a los tres hombres las dificultades del viaje de vuelta: el viaje no careció de incidentes. Encontraron los camiones abandonados y cargaron su contenido, quemando después los vehículos. Los 3 hombres avanzaron en el camión que quedaba. Al final todos ellos notaron que algo iba mal. Descubrieron pronto que fuerzas magnéticas, en la arena y las rocas, habían producido un error en la brújula y que estaban muy lejos de su ruta. Por la noche, mediante las estrellas, Almasy calculó su posición y trazó una nueva ruta. Su extravío de la ruta correcta les había hecho perder combustible y agua. La situación era crítica, pero Almasy confiaba en que alguien les ayudaría, y acertó.

En 1960 John Eppler se reunió con el hombre que le persiguió por El Cairo, comandante A. W. Sanson, de la Field Security (derecha). La ocasión fue la presentación en Londres de «Foxhole in Cairo», una película basada en sus hazañas en 1942. Aunque de nacionalidad alemana, John Eppler fue adoptado por una de las familias más aristocráticas. Captado por la Abwehr como un recluta potencialmente valioso, llevó a cabo muchas misiones importantes. Organizó una red de agentes por todo Oriente Medio, y cuando el Gran Mufti de *Jerusalén (que decía ser el portavoz de los árabes palestinos)* estaba negociando con Hitler, él fue el intérprete.

En un valle, entre dos dunas, encontraron un grupo de transportes: aprovisionamiento británico y punto de agua para las patrullas del LRDG. El grupo Salaam se refrescó, reaprovisionó de combustible y aceleró hasta llegar a Gialo y descansó: unos días después llegaron a su base.

El viaje había sido un éxito, pero la infiltración había sido inútil. Los servicios de inteligencia británicos supieron que Almasy estaba en el desierto y en activo. Gracias a intercepciones de documentos «Top secret», los británicos conocían todos los detalles de la operación incluido el día en que empezó. Si el grupo alemán no hubiera tenido que quedarse en Gialo con sus bajas y hubiera salido cuando estaba previsto, entonces todo el grupo habría sido capturado por patrullas del desierto francesas y británicas. Los aliados habían montado su propia operación, Faramalla, para interceptar y detener al grupo Salaam.

Toda la operación se había divulgado incluso antes de empezar. Los dos agentes en El Cairo pronto fueron seguidos y arrestados. Todos los esfuerzos, durezas, privaciones y miserias sufridas por los Brandenburg no habían servido de nada.



EL ASEDIO DE WHITE CITY

En lo profundo de la jungla birmana, la columna de Michael Calvert defendió el aeródromo de «White City» cuando se inició la 2.ª Operación Chindit en 1944

«Coloquen bayonetas. ¡Cargen!»

La columna del Comandante Ron Degg, del 1.er Batallón del South Staffordshire Regiment, se detuvo instantáneamente intentando atrincherarse con sus bayonetas y kukris en la ladera abierta de una pequeña colina a lo largo de la vía ferroviaria principal, colocaron sus bayonetas y cargaron ladera abajo. Su objetivo era un altozano cercano dominado por una pagoda, desde la que una compañía de japoneses se afanaba en dispararles. El General de Brigada Michael Calvert, que dio la orden de cargar, había llegado con una potente compañía del 3/6° Gurkhas para ver cómo avanzaba la consolidación del bloqueo de los Chindits a través de los enlaces ferroviarios y de carretera (más tarde llamado «White City»). La vulnerabilidad de la posición de los Staffords era obvia y había que hacer algo rápidamente.

Con algunos de los Gurkhas dando fuego de cobertura, el resto del personal del general y 200 soldados del 1.° South Staffords corrieron ladera abajo y cruzaron una carretera inundada, subiendo por el otro lado para encontrarse con los japoneses en la cima de Pagoda Hill. Los japoneses no habían tenido tiempo de atrincherarse. En vez de tenderse y disparar a su enemigo, se alzaron, desenvainando los oficiales sus espadas, y con gritos de «¡Banzai!», cargaron. Hubo una refriega delante de la pagoda,

«WHITE CITY»

A finales de 1943, la ocupación japonesa de Birmania estaba ejerciendo un poderoso dominio completo de las líneas de suministro a China, y el esfuerzo bélico chino era apoyado en gran medida por puentes aéreos de suministros aliados. Se temía mucho que, en esas circunstancias, China no pudiese mantener su esfuerzo bélico. Esto dejaría libres a algunas de las 26 divisiones japonesas desplegadas allí para luchar contra británicos y norteamericanos. Por ello, se acordó que debería realizarse una ofensiva importante para reabrir las vías de suministro birmanas a principios de 1944: los aliados avanzarían por el Este al Norte de Birmania desde Assam en India, posiblemente para tomar contacto con la fuerza china que exploraba al Oeste desde Yunnan. Pero los japoneses comprendieron que era inminente una invasión y lanzaron una operación de anticipación para atacar la retaguardia aliada en India. Fueron derrotados por la brillante estrategia del Teniente General William Slim, que aisló con éxito a los japoneses detrás de los baluartes aliados aprovisionados por aire. La ofensiva aliada comenzó en febrero de 1944, cuando el ejército chino en India (CAI) del General Stilwell y los Merrill's Marauders atacaron por el Sudeste por la carretera de Ledo hacia Myitkyina. Los Chindits del General de División Wingate se desplegaron entonces en su 2.ª operación importante.

Con el fin de cortar los suministros a las divisiones japonesas alineadas delante de Stilwell, una brigada fue caminando y dos fueron aerotransportadas al Sur para asegurar un amplio pasillo en el río Irawaddy. En particular, se ordenó a los Chindits llegar a Mawlu y cortar un enlace de carretera y ferrocarril vital para las divisiones japonesas en el Norte. Habiendo triunfado en su misión, los Chindits establecieron entonces el baluarte defensivo a lo largo de la vía ferroviaria que se iba a hacer famosa como «White City».

LOS CHINDITS VUELVEN A BIRMANIA

El General de División Orde Wingate tenía seis brigadas a su disposición para la 2.ª operación Chindit en Birmania. Decidió desplegar tres de ellas en la primera oleada, la 16.ª Brigada de Infantería y las 77.ª y 111.ª Brigadas de Infantería indias. Su reserva (las 14.ª y 23.ª Brigadas de Infantería y la 3.ª Brigada africana occidental) iba a someterse a entrenamiento hasta su destino. El 4 de febrero de 1944, la 16.ª Brigada de infantería comenzó una marcha de 580 km campo a través desde Assam a Indaw, con orden de tomar un número de objetivos en la ruta. Las 77.ª y 111.ª Brigadas de Infantería indias iban a seguirle en los planeadores del Comando Aéreo US del Coronel Philip Cochran: como operación aerotransportada iba a superarla sólo la Market Garden. El primer C-47, remolcando dos planeadores Waco, despegó de India oriental el 5 de marzo. El General de Brigada Calver pensaba dejar su 77.ª Brigada en dos amplios claros en la jungla, «Broadway» y «Piccadilly». En el último momento se supo que «Piccadilly» estaba cubierta con troncos por leñadores birmanos, y «Broadway» se convirtió en la única zona de aterrizaje. La 111.ª Brigada del General Lentaigne comenzó a aterrizar en otro claro (Chowringee) pero la posición era indefendible y sus unidades se desviaron a «Broadway». El vuelo de los planeadores cobró su inevitable tributo de bajas. Algunos se soltaron y se estrellaron, y la carga de dos Wacos obligó a un número de C-47 a bajar con motores sobrecalentados. Sin embargo, una vez sobre «Broadway», la mayoría de los planeadores aterrizaron perfectamente.

cuerpo a cuerpo, mientras algunos, algo indiscriminadamente, lanzaron granadas en la confusión. el Teniente Kiyimizu se enfrentó al Teniente Cairns, de los South Staffords, y golpeó su brazo izquierdo con su espada. Cairns le disparó en el pecho e ingle, tomó la espada y continuó mandando el ataque, derribando a sus adversarios hasta que se desplomó. Antes de morir, preguntó al general, «¿Estamos venciendo?» Cairns recibió una Victoria Cross póstuma por su valentía en el ataque.

Después de morir muchos en ambos bandos, y de echar finalmente a los japoneses detrás de la pagoda, hubo una pausa mientras los adversarios se lanzaban granadas. Después, el Comandante Freddie Shaw se presentó con elegancia, saludó y dijo: «¡Tengo seis pelotones de gurkhas a su disposición, señor!».

El General de Brigada gritó inmediatamente, «South Staffords a la derecha, Gurkhas a la izquierda de la pagoda. Cargen y limpien la colina». El grito llegó pronto: «¡Están corriendo, señor. Están corriendo!» Dado el impulso extra de los gurkhas, la colina fue limpiada, y los japoneses marcharon al pueblo de Henu, algunos buscando protección en refugios antiaéreos. Después se usaron lanzallamas de mochila contra ellos y el resto escapó al arrozal seco entre Henu y la ciudad de Mawlu. Cuando corrían, las ametralladoras de los South Stafford abrieron fuego sobre ellos y se lanzaron a «chaungs» secos, profundas gargantas cavadas en los arrozales secos. Fueron entonces atacados desde el aire.

Cuando terminó la acción, avionetas norteamericanas evacuaron rápidamente a los heridos a la base «Broadway», desde donde fueron llevados con Dakotas para llegar a un hospital de campaña en la India, esa misma noche.

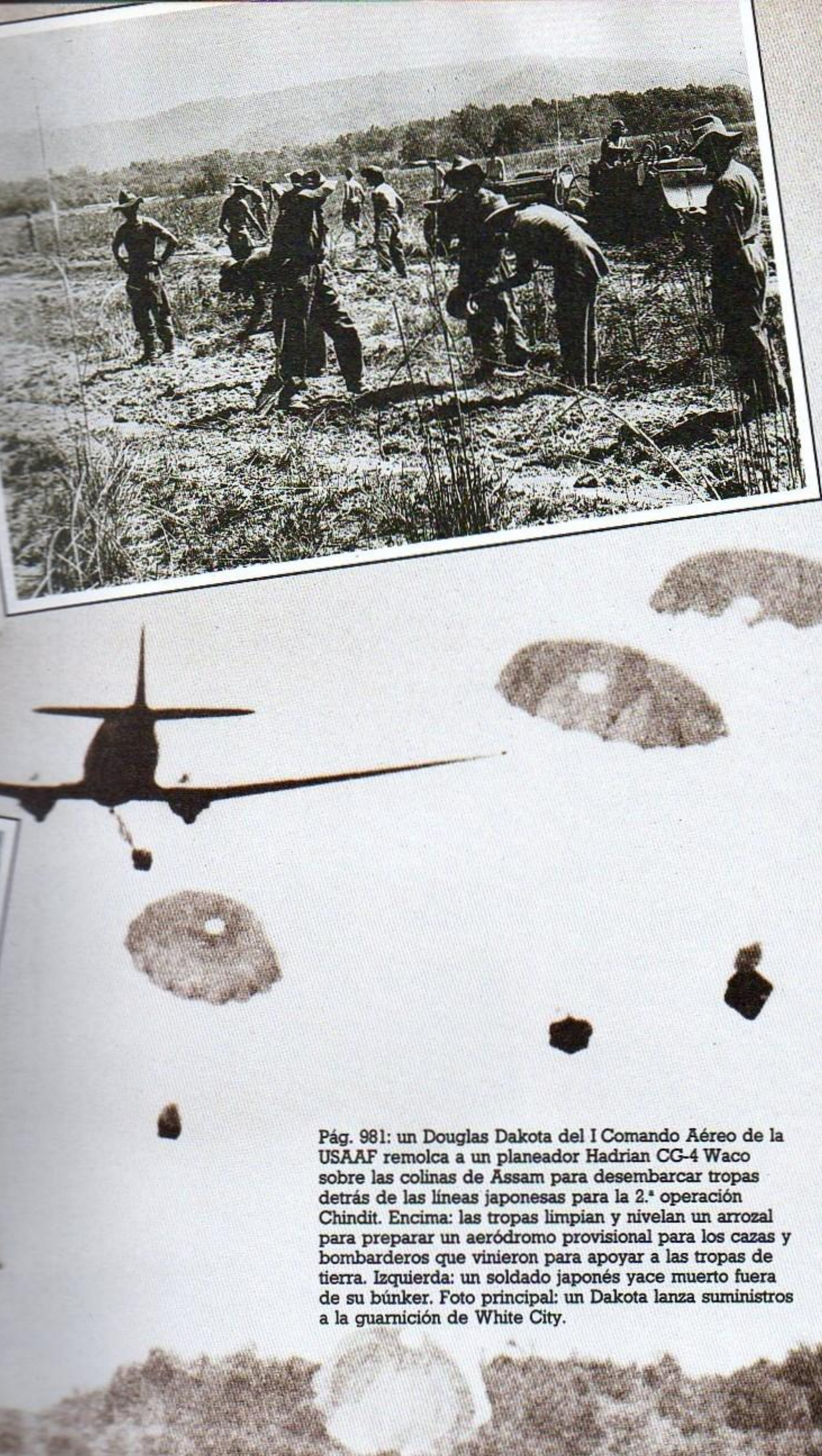
El 18 de marzo de 1944 se tomaron las primeras medidas para establecer un bloqueo a través de la carretera y del ferrocarril en dirección norte-sur a través de Mawlu, cortando así la principal línea de comunicación de la 18.ª División japonesa, que se enfrentaba a las tres divisiones chinas del General norteamericano «Vinegar» Joe Stiwell, y cortar sus comunicaciones era una de las tareas de los Chindits, pues Vinegar Joe estaba en apuros y necesitaba ayuda.

El General Calvert pronto iba a descubrir que el material de consolidación para el bloqueo, que incluía alambre espinoso, minas, equipo de zapadores, munición de reserva y herramientas de taladro, había sido lanzado equivocadamente por la RAF a muchos kilómetros al Este del bloqueo, en la profundidad de la jungla. Por algún tiempo, los Staffords no tuvieron con qué preparar sus defensas. Sin embargo, nuevos lanzamientos mejoraron rápidamente las cosas y el material original lo recuperaron más tarde birmanos amigos con sus elefantes entrenados.

Toda la 7.ª Brigada había realizado una práctica de quince días en cavar y alambrar en su base, preparándose para este momento, y además se había colocado un enorme obstáculo de alambre, en sitios de 27 m de anchura, en torno a la zona elegida para defensa, completado con minas anticarro y antipersonal. Para esto se lanzaron a la guarnición de White City 91.000 m de alambre espinoso y 6.000 envases de 15 m de alambre Dannaert. Por entonces, el bloqueo estaba comenzando a tomar la apariencia que le dio su nombre. Los altos árboles alrededor de las defensas tenían colgados paracaídas blancos de los lanzamientos nocturnos y finalmente se podía ver a White City desde 50 km de distancia.

La zona de defensa se extendía 900 m a lo largo del ferrocarril y unos 720 m en la jungla. Este perímetro rodeaba un grupo de altozanos cubiertos de bosque de unos 15 a 20 m de altura con valles protegidos en medio, bordeado en el lado sur (Mawlu) por una corriente de agua dulce (el Henu Chaung), la pista de aviones ligeros, el andén del ferrocarril y un arrozal que marcaba el límite occidental; un entrante despejado marcaba el límite norte y el límite este iba por colinas cubiertas por la jungla. La guarnición, con ayuda experta de los British Royal Engineers y de los Indian Sappers and Miners, construyó profundos refugios subterráneos con protección por encima, usando traviesas y balasto del ferrocarril (los puentes habían sido destruidos) y raíles cor-





Pág. 981: un Douglas Dakota del I Comando Aéreo de la USAAF remolca a un planeador Hadrian CG-4 Waco sobre las colinas de Assam para desembarcar tropas detrás de las líneas japonesas para la 2.ª operación Chindit. Encima: las tropas limpian y nivelan un arrozal para preparar un aeródromo provisional para los cazas y bombarderos que vinieron para apoyar a las tropas de tierra. Izquierda: un soldado japonés yace muerto fuera de su búnker. Foto principal: un Dakota lanza suministros a la guarnición de White City.

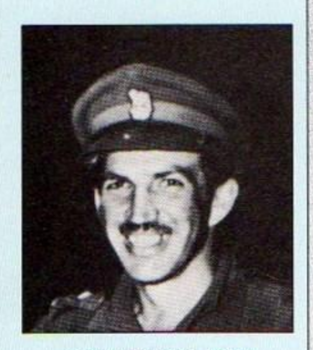
tados con soplete. Cuando llegaron las tropas de los cañones del 25 y de los cañones antiaéreos Bofors, ellos y sus puestos de observación fueron bien atrincherados (aunque no lo suficiente, parece, pues todos los oficiales artilleros murieron más tarde). Además, se colocaron 13 ametralladoras Vickers para disparar a lo largo de la alambrada y se instalaron ocho morteros de 76 mm para neutralizar ataques desde cualquier dirección.

Se instalaron comunicaciones por radio con la base Broadway, y con las columnas y grupos de reconocimiento «flotantes» desplegados a diferentes distancias fuera del bloqueo para actuar como una reserva de contraataque. Había también buena y fiable comunicación por radio con la base de suministro aéreo y el C.G. de la Fuerza en India. Destacamentos de personal de señales de la RAF asignados a cada columna podían comunicar y llevar al objetivo a los aviones de caza y de suministro.

En la noche del 21 al 22 de marzo, y antes de terminar las defensas, el 3.er Batallón del 114.º Regimiento de la 18.ª División japonesa lanzó un fuerte ataque desde el norte sobre el entrante y, después de un feroz combate con los guardias del perímetro de los South Staffords, logró penetrar. El resto de la guarnición en esta época era una columna (medio batallón) del 3/6º Gurkhas, una columna del 1.º de fusileros de Lancashire, la mermada columna South Staffords del Comandante Degg, y una poderosa Compañía de Defensa de la Brigada del 3&3th Gurkhas. Artilleros, zapadores y personal del C.G. completaban el total de unos 2.000 combatientes.

Desbordados, la mayoría de los japoneses fueron muertos y los supervivientes se retiraron a su base de ataque, una alta colina que dominaba el bloqueo

El Teniente Coronel Richards, jefe del South Staffords, decidió un contraataque inmediato. Con dos pelotones de comandos de lanzallamas de mochila y el resto de su columna, fue cautelosamente a lo largo de la cresta occidental que dominaba el ferrocarril, y cargó contra el flanco japonés. La columna gurkha (flotante) fuera de la alambrada del perímetro, mandada por Freddie Shaw, también atacó a los japoneses por la retaguardia. Desbordados, la mayoría de los japoneses fueron muertos y los supervivientes se retiraron a su base de ataque, una alta colina que dominaba el bloqueo. Pero se encontraron más tarde en el bloqueo simulando estar muertos a 11 japoneses heridos, uno de los cuales disparó al ayudante del general de la Brigada a la mañana siguiente. La base japonesa del altozano fue bombar-



GENERAL DE BRIGADA MICHAEL CALVERT

Michael Calvert fue destinado a los Royal Engineers en 1933, logrando su título de ingeniero en St John's, Cambridge. Fue enviado a China en 1936, donde aprendió mucho observando a los chinos en guerra con Japón. Sirviendo con la Military Intelligence Research en 1940, ayudó a crear unidades guerrilleras pensadas para la defensa de Gran Bretaña. También entrenó a compañías de comandos de Australia y Nueva Zelanda, y a mandos guerrilleros para servicio en China. Más tarde, enviado a Birmania, Calvert se encontró con el General de División Orde Wingate y le introdujo en el país. Después de la retirada a India en 1942, Calvert ayudó a Wingate a crear y entrenar la Chindit Force. Cuando Wingate se marchó a Washington, el mando de la 77.ª Brigada de Infantería india pasó a Calvert, y su brigada se distinguió en la defensa de White City en 1944. Esta acción estuvo seguida de la toma de Mogaung, una difícil operación por la que Calvert recibió la DSO y barras, y la American Silver Star. Calvert terminó la guerra mandando fuerzas SAS británicas, francesas y belgas en Europa. En 1948, Calvert creó los Malayan Scouts para buscar y emboscar insurgentes comunistas en la jungla de Malasia. El moderno SAS nació cuando la unidad de Calvert se rebautizó como 22.° Regimiento SAS en 1952.

deada al día siguiente por Vengeances de la RAF y Mustangs de la USAAF y proyectiles de mortero, y su guarnición se retiró. El Teniente Coronel murió mandando el ataque. Otros 5 oficiales y 26 suboficiales británicos y 2 gurkhas murieron también, mientras que otros 6 oficiales y 36 suboficiales británicos y 1 gurkha resultaron heridos: en conjunto, una pérdida muy grave para el South Staffords. El regimiento nunca recibió refuerzo total. El General de División Wingate, jefe y adalid de los Chindits, había muerto en un accidente aéreo, y sin su influencia, la operación Birmania se vino abajo.

Pocos días después, el General de Brigada Calvert decidió limpiar la ciudad ferroviaria de Mawlu. Esto lo realizó en una hábil operación el Teniente Coronel Hubert Skone y sus 3/6th Gurkhas y una columna de fusileros de Lancashire en un ataque nocturno. Al menos 33 japoneses murieron. Mawlu resultó ser un centro administrativo desde donde se enviaron muchos documentos a la Inteligencia británica para descifrarlos. Durante las siguientes semanas, la 77.ª Brigada barrió a los japoneses a 80 km de su principal línea ferroviaria y los Burma Rifles crearon una fuerza guerrillera para información y hostigamiento.

Mientras tanto, el Teniente General Masakazu Kawabe, jefe del ejército de la zona de Birmania, estaba por fin tomando conciencia de la fuerza y extensión de la operación Chindit. Para entonces, 14 batallones británicos, 5 de gurkhas, 3 de africanos occidentales y dos de fusiles de Birmania, junto con artillería e ingenieros, un total de 20.000 soldados, habían volado al Norte de Birmania y estaban interrumpiendo las comunicaciones japonesas y aislando a sus divisiones de vanguardia. Kawabe comprendió que tenía que eliminar a estas fuerzas amenazadoras.

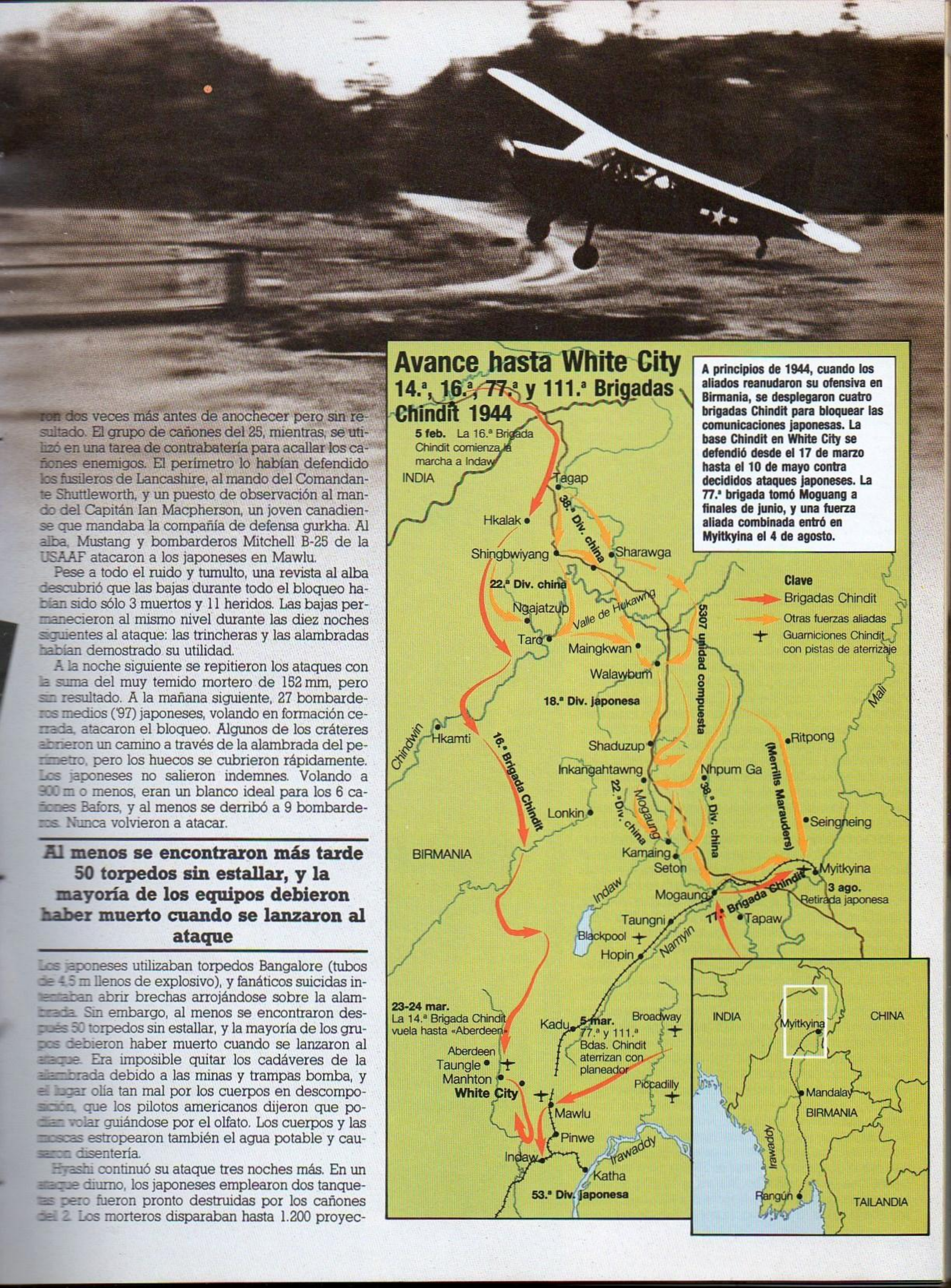
Hyashi había traído consigo un mortero de 120 mm que había sido embarcado para el asedio de Singapur

Kawabe convocó al General de División Yoshida Hyashi y le dio el mando de la 24.ª Brigada Mixta Independiente de 4 batallones que había estado actuando como fuerza antiinvasión en Tenasserim, al sur de Birmania, y añadió 3 batallones más. Estos era el 3/114.° de la 18.ª División, el 2/146.° de la 56.ª División que se enfrentaba a los chinos a través del Salween, y el 2/51.° de la 15.ª División que atacaba Imphal. Hyashi envió al 2/146.° para atacar a la base de Broadway, pero el Coronel Claud Rome, con una fuerza del 3/8° Gurkhas, el 1° Kings (Liverpool) Regiment y un grupo de cañones del 25 pronto liquidó el ataque.

Hyashi, llegando desde el sur, atacó primero la 16.ª Brigada del General Bernard Fergusson e hizo retroceder y derrotó a tres de sus batallones por etapas en torno a Indaw, a 50 km al sur de Mawlu. Pero esto dio a la 77.ª Brigada tiempo para completar sus preparativos en White City. Además de artillería de campaña, Hyashi había llevado consigo un mortero de 152 mm que había sido enviado para el asedio de Singapur en 1942.

El 31 de marzo, después de un intenso bombardeo de 4 horas, Hyashi lanzó un ataque en la esquina sudeste de White City. La infantería japonesa se vio atrapada en la alambrada por las ametralladoras Vickers, metralletas Sten y granadas, y recibió 200 proyectiles de mortero. Esto liquidó el primer ataque. Después del bombardeo los japoneses ataca-

Debajo: los zapadores colocan cargas en el puente del ferrocarril en Henu. Inserto: la destrucción del puente de la carretera y del FC japonés que iba de Naba a Mogaung. Derecha: siluetado contra Pagoda Hill, aterriza un aeroplano.



ron dos veces más antes de anochecer pero sin resultado. El grupo de cañones del 25, mientras, se utilizó en una tarea de contrabatería para acallar los cañones enemigos. El perímetro lo habían defendido los fusileros de Lancashire, al mando del Comandante Shuttleworth, y un puesto de observación al mando del Capitán Ian Macpherson, un joven canadiense que mandaba la compañía de defensa gurkha. Al alba, Mustang y bombarderos Mitchell B-25 de la USAAF atacaron a los japoneses en Mawlu.

Pese a todo el ruido y tumulto, una revista al alba descubrió que las bajas durante todo el bloqueo habían sido sólo 3 muertos y 11 heridos. Las bajas permanecieron al mismo nivel durante las diez noches siguientes al ataque: las trincheras y las alambradas habían demostrado su utilidad.

A la noche siguiente se repitieron los ataques con la suma del muy temido mortero de 152 mm, pero sin resultado. A la mañana siguiente, 27 bombarderos medios ('97) japoneses, volando en formación cerrada, atacaron el bloqueo. Algunos de los cráteres abrieron un camino a través de la alambrada del perímetro, pero los huecos se cubrieron rápidamente. Los japoneses no salieron indemnes. Volando a 900 m o menos, eran un blanco ideal para los 6 cañones Bafors, y al menos se derribó a 9 bombarderos. Nunca volvieron a atacar.

Al menos se encontraron más tarde 50 torpedos sin estallar, y la mayoría de los equipos debieron haber muerto cuando se lanzaron al ataque

Los japoneses utilizaban torpedos Bangalore (tubos de 4,5 m llenos de explosivo), y fanáticos suicidas intentaban abrir brechas arrojándose sobre la alambrada. Sin embargo, al menos se encontraron después 50 torpedos sin estallar, y la mayoría de los grupos debieron haber muerto cuando se lanzaron al ataque. Era imposible quitar los cadáveres de la alambrada debido a las minas y trampas bomba, y el lugar olía tan mal por los cuerpos en descomposición, que los pilotos americanos dijeron que podían volar guiándose por el olfato. Los cuerpos y las moscas estropearon también el agua potable y causaron disentería.

Hyashi continuó su ataque tres noches más. En un ataque diurno, los japoneses emplearon dos tanquetas pero fueron pronto destruidas por los cañones del 2. Los morteros disparaban hasta 1.200 proyec-

Derecha: soldados británicos regresan del interior birmano. Extremo derecha: la bandera de la Old Comrades Association. Las unidades participantes en las expediciones Chindit se indican a cada lado del Chinthe, el mítico dragón del que los Chindits tomaron su nombre. Debajo, en sentido horario: la valentía de los Chindits se reconoció en las VC otorgadas al Capitán Michael Allmand, 3/6° Gurkha Rifles, al fusilero Tulbahadur Pun, 6th Gurkha Rifles, al Comandante Frank Blaker, MC, 9° Gurkha Rifles, y al Teniente G. A. Cairns 1/South Staffords.

tiles por noche, y se lanzaron 700.000 cartuchos de munición de ametralladora en cinta durante el asedio. La RAF lanzaba los suministros por la noche, a fogatas de señales, durante la lucha, y las avionetas se llevaban a los heridos por la mañana.

El 10 de abril, el jefe de la fuerza, General de División Lentaigne, llegó volando y ordenó un contraataque. El General de Brigada Gillmore rompería el bloqueo y el General de Brigada Calvert formaría la fuerza de contraataque, con el 3/6° Gurkhas, el 7° Nigerians, una columna de los Fusileros de Lancashire y un regimiento de reconocimiento creado nuevamente de la 16.ª Brigada al mando de George Astell. Con el C.G. de Calvert, la fuerza totalizaba unos 2.500 combatientes, todos con experiencia de combate. El 12° Nigerians reforzó el bloqueo. Cada lado tenía ahora 6 batallones pero la brigada de Hyashi había padecido por sus repetidos ataques.

Bajaron para soltar sus bombas de 110 kg, bombardeando posiciones que estaban a unos pocos cientos de metros de las tropas británicas

El General de Brigada decidió que los nigerianos crearían un bloqueo a través de la carretera y del ferrocarril, al sur y en la retaguardia de los japoneses en Mawlu, y después avanzarían lo más rápidamente posible para empujar a los japoneses contra White City. En la noche del 17 a 18 de abril, el regimiento de reconocimiento, formado principalmente por barbudos Cornish, y los siempre eficaces gurkhas, avanzó en silencio por la maleza y la jungla hasta las posiciones japonesas. Todos los soldados encontrados fueron atacados con bayoneta, pues había órdenes estrictas de no abrir fuego o hacer ruido. Al alba, la fuerza se instaló justo en el centro de la brigada japonesa, con el enemigo acercándose por todos lados. Un contraataque japonés de hombres de 4 en fondo a lo largo de un sendero de la jungla fue liquidado por las ametralladoras del regimiento de reconocimiento, que habían sido traídas en mulas. Este regimiento continuó su ataque hasta medio km del bloqueo, con morteros gurkhas dándoles fuego de cobertura. Por desgracia, algunos proyectiles cayeron sobre el regimiento.

La resistencia japonesa comenzó a endurecerse pese a los persistentes ataques en torno a sus flancos por la compañías gurkhas y la compañía de reserva de la brigada. El General de Brigada había previsto una crisis a las 13,00 h y había pedido apoyo aéreo máximo para esa hora. Cuando se acercaba el momento, el C.G. de la Brigada fue atacado, varios de los miembros murieron y las mulas que llevaban el material de radio fueron acribilladas a balazos.

Puntualmente, a las 13,00 h, se tomó contacto con 36 Mustang de la USAAF. Los japoneses se concentraban para una carga. Un mensaje del General Calvert llegó al Teniente Coronel Skone para que colocase humo marcador en la concentración japonesa, y se envió a los Mustangs contra ella, que lanzaron sus bombas de 110 kg, bombardeando posicio-



Oficial Chindit, «Broadway», marzo de 1944

En las húmedas condiciones de la jungla de Birmania, las tropas británicas vestían el nuevo uniforme verde jungla tropical, que se había presentado en 1942. Este oficial lleva camisa verde jungla y pantalones reglamentarios verdes desteñidos, botas de reglamento y polainas. Colgado de su cintura tiene el bolso pequeño y el portamantas de oficial —ambos mod. 37— la importantísima cantimplora, una cuerda de aparejo y una bayoneta Mk 1 n.° 1. Su correaje tiene un bolso de brújula y un cinturón con munición extra para armas ligeras. Está armado con el fusil 303 SMLE n.° 3 de 7,69 mm y lleva una radio US SCR 536.



nes que estaban a pocos cientos de metros de las tropas británicas. Después se les pidió que atacasen la zona con sus armas, y los japoneses comenzaron a correr. Después de 12 días y noches de combate, habían tenido suficiente. Los Chindits no lo supieron, pero la victoria fue total.

La derrota japonesa se reveló lentamente. Guerrilleros locales, organizados por los Burma Rifles y los Fusileros de Lancashire que habían sido llevados al Sur, informaron de cientos de extraviados huyendo hacia Indaw. Se informó de la muerte de Hyashi. Su brigada había perdido unos 3.000 hombres desde su salida de Indaw y la 24.ª Brigada Mixta Independiente nunca volvió a actuar como una unidad de combate. Esto fue el final de la batalla de White City pero no del todo el final de la historia.

El bloqueo lo continuó la 14.ª Brigada Chindit hasta su evacuación el 10 de mayo. La 77.ª Brigada del General Calvert fue enviada al Norte para tomar Mogaung, el objetivo de Stilwelll. El valeroso regimiento de reconocimiento fue evacuado por aire. Los West Africans también fueron al Norte para luchar con los japoneses durante otros tres meses.

El Teniente General Kawabe, al haber perdido su única reserva, desvió la 53.ª División del General Takeda, recién llegado directamente de Kyoto, Japón, y la destinó para ser una reserva para el ataque de Mutaguchi contra Imphal y Kohima, para limpiar el ferrocarril. Takeda atacó White City la noche siguiente a la evacuación de la 14.ª Brigada del General Tom Brodie y encontró una ciudad fantasma que aún seguía luchando, pues una multitud de trampas bombas y cargas de relojería dejadas allí aniquilaron a sus tropas de vanguardia.

White City está actualmente envuelta en la jungla y es territorio prohibido. Incluso la War Graves Commission no se atreve a entrar, y los muertos descansan tranquilos donde cayeron.



El Escuadrón 617, una de las unidades de la RAF con más triunfos durante la II Guerra Mundial, desempeña ahora un papel clave en primera línea de las defensas de la OTAN

Después de una notable carrera en la II Guerra Mundial (encima), el Escuadrón 617 emplea ahora el avión más avanzado de la RAF, el Tornado (izquierda). Arriba, derecha: Dos Dambusters actuales con trajes g posan delante de la famosa insignia del escuadrón.

ESCUADRON TORNADO



El 617.° Escuadrón es único entre las unidades de vuelo de la RAF por haberse creado para una operación concreta: el famoso ataque contra los embalses del Ruhr en mayo de 1943. La brillante ejecución de esta incursión y el notable récord de ataques de precisión de los «Dambusters» sobre objetivos de especial importancia durante los dos años siguientes de la guerra, concedieron al escuadrón un lugar especial en la historia de la RAF. En consecuencia, se decidió conservar al 617.° Escuadrón en el organigrama muy reducido de tiempo de paz de la RAF después de la II Guerra Mundial. Normalmente, los escuadrones de la RAF se reorganizan o se disuelven estrictamente según la antigüedad y así la mayoría de los escuadrones de hoy día pueden hacer remontar sus orígenes a la I Guerra Mundial, o antes de la misma en algunos casos.

El 617.° Escuadrón, actualmente en la base de Marham de la RAF en Norfolk y pilotando Tornados, es una notable excepción a la regla y, como demostró la competición de bombardeo del Strategic Air Command de la USAAF en 1984, es un digno heredero de una gran tradición.

El 617.° Escuadrón comenzó a emplear el Panavia Tornado GR MKI en enero de 1983, como el «2.°, pero 1.°) Escuadrón de Tornados de la RAF. Las misiones tácticas de los Dambusters son ataque táctico y convencional en el escenario europeo. El escuadrón está asignado al Grupo n.° 1, RAF Strike Command, y forma parte de la fuerza del SACEUR (Supreme Allied Command, Europe) de la OTAN.

El escuadrón dispone de 12 Tornado GR MKI. Para tripularlos y mantenerlos tiene una fuerza de 30 pilotos y navegantes, 150 técnicos, diverso personal administrativo y un oficial de enlace en tierra del ejército británico. Inicialmente, sus tripulaciones se crearon con pilotos y navegantes con experiencia previa en reactores rápidos, pero una creciente parte de las nuevas tripulaciones son ahora «turistas de 1.ª», procedentes de la instrucción militar.

Todas las tripulaciones de Tornado pasan por la Tornado Weapons Conversion Unit en Honington, antes de ser asignadas a un escuadrón. Pese a todo, tripulaciones sin ninguna experiencia operacional previa requieren una instrucción adicional en el escuadrón antes de estar capacitados para su muy exigente tarea. El Tornado GR MKI es un avión comparativamente nuevo en el servicio de la RAF y aún se están investigando las capacidades operacionales totales de este complejo «sistema de armas».

El 617.° Escuadrón está mandado por el Jefe de Ala Pete Day, que relevó al jefe de Ala Tony Harrison el 21 de junio de 1985. Las tripulaciones del escuadrón se organizan en dos subunidades: escuadrillas A y B, siendo el oficial jefe de la primera un piloto y, el de la segunda, un navegante. El actual oficial jefe de la A es el Jefe de Escuadrón Pete Dunlop. Además de encargarse de su escuadrilla de 7 tripulaciones Tornado, Dunlop es responsable de todas las operaciones de vuelo, incluyendo alertas, ejercicios y planes de guerra y actúa como el jefe de escuadrón suplente.

Sin embargo, el sistema no es rígido. Tripulaciones y aviones se asignan a diferentes misiones de escuadrón según la disponibilidad, más que estar permanentemente divididos en dos escuadrillas. De modo similar, aunque pilotos y navegantes funcionan como una tripulación durante la instrucción, no siempre vuelan juntos. El Jefe de Escuadrón Tim Boon, un navegante muy experto que anteriormente había volado en Phantom en las tareas de ataque-defensa y defensa aérea, consideró que esto era beneficioso. Ha descubierto que cuando se volaba con un nuevo compañero, se sentía obligado a hacer un esfuerzo extra para dar un buen rendimiento.

Un piloto de reciente incorporación, que mejor hubiera quedado en el anonimato, vio las cosas de modo algo distinto. Descubrió que cuando se volaba con un navegante experto, su compañero tendía a hacer demasiado «pilotaje de asiento trasero». Sin

HISTORIA DE POSTGUERRA

Después de la rendición de Alemania en mayo de 1945, el Escuadrón 617 pasó al Lejano Oriente para operaciones propuestas contra los japoneses. Sin embargo, el escuadrón llegó cuando Japón se rendía y, después de una temporada en India en los primeros cuatro meses de 1946, volvió al Reino Unido. A principios de 1952, el escuadrón se hizo cargo de sus primeros bombarderos a reacción Canberra y, en julio de 1955, un destacamento hizo salidas de bombardeo contra fuerzas comunistas guerrilleras en Malasia. Esta sección volvió a Gran Bretaña en noviembre y el escuadrón se disolvió provisionalmente al mes siguiente.

El escuadrón se reformó en la base de Scampton de la RAF en mayo de 1958 para pilotar el bombardero Vulcan como parte de la disuasión nuclear estratégica de Gran Bretaña. Al año siguiente, el escuadrón recibió su estandarte, una distinción sólo otorgada generalmente después de 25 años de servicio. Otros hechos notables de 1959 fueron el logro de tres trofeos en la competición anual de Navegación y Bombardeo del Mando de Bombarderos y un vuelo alrededor del mundo de cuatro de sus Vulcan. En 1969 el escuadrón volvió a entrenarse para operaciones nucleares tácticas, volando a baja altura en todo tiempo.

La larga asociación del escuadrón con el Vulcan terminó en diciembre de 1981 y, después de ser disuelto en Scampton, los Dambusters se prepararon para pasar al Tornado.

Arriba: un distintivo no oficial llevado por el personal de tierra del Escuadrón 617.

embargo, aceptó que hay mucho que aprender de las tripulaciones más expertas.

En general, parece que se hace poca distinción entre la tripulación del escuadrón por graduación o antigüedad y que hay sólo una rivalidad apenas perceptible entre pilotos y navegantes, o «navs», como se les conoce. Otro piloto recién incorporado, Teniente de Vuelo Steve Forward, consideró el ambiente de un escuadrón operacional como una enorme mejora sobre las relaciones más formales estudiante-instructor de las unidades de instrucción.

El mantenimiento de los Tornado del 617.° Escuadrón lo realizan los propios técnicos de la unidad, al mando del Jefe de Escuadrón Sean Murphy, oficial ingeniero del escuadrón. Trabaja directamente al mando de Day y es responsable ante el oficial encargado del Ala de Ingeniería de la base de Marham de la RAF para la eficiencia técnica global de su equipo.

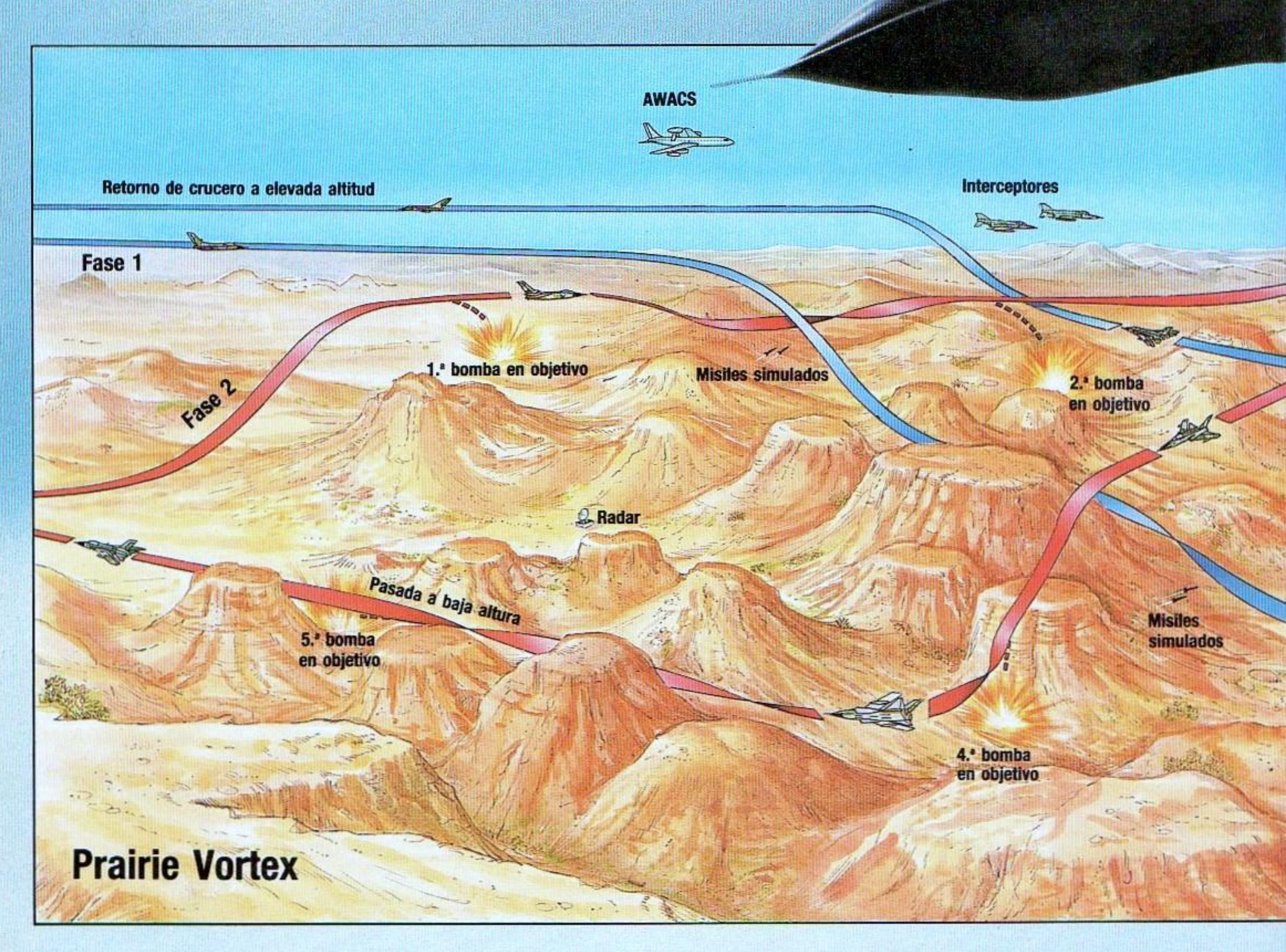
El suboficial primero a cargo de los 25 especialistas electricistas del escuadrón, técnico jefe Wally Rogers, cuya experiencia se remonta a 1959, cuando trabajaba en los Shackleton, considera al Tornado como el primer avión de la RAF diseñado desde el principio pensado en el ingeniero. Todos los sistemas del avión son fácilmente accesibles, una situación que ayuda a acelerar el proceso de mantenimiento y arreglo de averías. Esta característica se demostró recientemente cuando un Tornado Dambuster sufrió un choque con un ave y tuvo que aterrizar lejos de la base con un motor dañado. Un pequeño grupo de especialistas del escuadrón, mandados por el Sargento Bob Longmore, logró reemplazar el motor dañado en sólo 5 horas, una acción que Longmore atribuyó por entero a la facilidad de mantenimiento del Tornado.

En general, el personal de tierra aprecia la protección contra los elementos ofrecida por los hangares blindados de la base de Marham de la RAF (HASs) por contraste con una formación de escuadrilla al aire libre. No obstante, el técnico jefe Rogers ha descubierto que, mientras con el viejo sistema era fácil ver dónde estaba trabajando cada persona, ahora tendía a perder la pista de miembros de su equipo dentro de los hangares.

En términos de rendimiento, la mayor ventaja del Tornado sobre el anterior avión de ataque es, sin duda, su capacidad para actuar a alta velocidad y baja altura en la oscuridad o con mal tiempo. La RAF ha considerado esencial el volar a baja altura al penetrar en el espacio aéreo fuertemente defendido, para reducir al mínimo la eficacia del radar enemigo. Con el Tornado, provisto de radar rastreador del terreno (TF) y sistemas de navegación y ataque muy exactos, la RAF aceptaría de buena gana la oscuridad y el mal tiempo, pues esto neutralizaría a los misiles tierra-aire (SAM) y armas antiaéreas de la Unión Soviética dirigidos visualmente, sin disminuir la exactitud del disparo de las armas del avión.

En vuelo, el radar TF registra el perfil del suelo delante del avión y sus datos se usan entonces para mantener un espacio libre preseleccionado sobre todos los obstáculos. El sistema actúa generalmente de modo automático, pero puede seleccionarse un sistema manual.

Debajo: con las alas recogidas para ir más rápido, un Tornado solitario da una pasada a baja altura sobre las cataratas del Niágara camino de la competición de bombardeo Prairie Vortex en los EE.UU. occidentales. En un sostenido asalto de vuelo de precisión, los equipos del escuadrón ganaron casi todas las pruebas, logrando tres trofeos. El anuncio de los resultados (derecha) fue acogido con alegría sin límites. Nunca antes la USAF había entregado los trofeos a un equipo extranjero. Extremo derecha: el Jefe de Escuadrón Pete Dunlop y el Teniente de Escuadrilla Dick Middleton, posan con los frutos de este famoso triunfo.





OPERACION PRAIRIE VORTEX

En 1984, los Tornado del 617.° Escuadrón fueron seleccionados para tomar parte en la competición de bombardeo del Estrategic Air Command (SAC) de la USAF. Celebradas en la base aérea de Ellsworth, Dakota del Sur, durante tres semanas, las pruebas se realizaban en varios Estados del Medio Oeste, e incluían salidas sobre terreno llano y montañoso.

Se seleccionó a dos equipos, cada uno de dos tripulaciones, para representar al Escuadrón: el grupo A tenía al Jefe de Escuadrón Dunlop y a los Tenientes Middleton, Hunter y Dolan; el equipo B incluía a los Jefes de Escuadrón Bussereau y Dyer-Perry con los Tenientes Legg y MacDonald.

La fase 1.ª de Prairie Vortex estaba pensada para probar las capacidades de las tripulaciones en una misión de bombardeo de larga distancia. Después de un vuelo de dos horas hasta la zona de ejercicios, los Tornados descendieron a baja altura para realizar ataques contra objetivos ocultos, usando técnicas de neutralización de radar. Durante la siguiente parte de la incursión, de casi dos horas de duración, las tripulaciones de los Tornado tenían que enfrentarse a ataques de misiles tierra-aire e intercepciones de caza simulados.

La fase 2.ª de la competición era un ejercicio de dos partes de dos salidas de 6 horas volando durante día y noche. Las pruebas comenzaron con un lanzamiento de bombas a gran altura contra un objetivo de radar y continuó con una prueba de reabastecimiento en vuelo. Después se volaba a ras del suelo para una tarea de cuatro horas de vuelo a alta velocidad y ataques contra otros 4 objetivos de radar. Todas estas maniobras puntuaban para exactitud, y algunas para crono.

El resultado de Prairie Vortex fue un éxito sin precedentes para la RAF. Los equipos del 617.° escuadrón ganaron dos de tres competiciones y ocuparon el 2.° puesto en la tercera. El trofeo LeMay, otorgado a la tripulación con más puntos en las tres salidas, lo ganaron Dunlop y Middleton con sus compañeros de equipo Hunter y Dolan en 2.° lugar. El trofeo Meyer, otorgado al equipo con índice expectativa-daño, lo ganó el equipo A del escuadrón. El equipo B logró el tercer puesto. El equipo A fue 2.° en el trofeo Mathis, otorgado a la mejor puntuación en bombardeo a baja y elevada altitud. El trofeo BAe para la mejor tripulación Tornado fue para Dunlop y Middleton.

La actuación del escuadrón fue notable. Nunca anteriormente había ganado una unidad no americana los trofeos LeMay y Meyer.

EL TORNADO

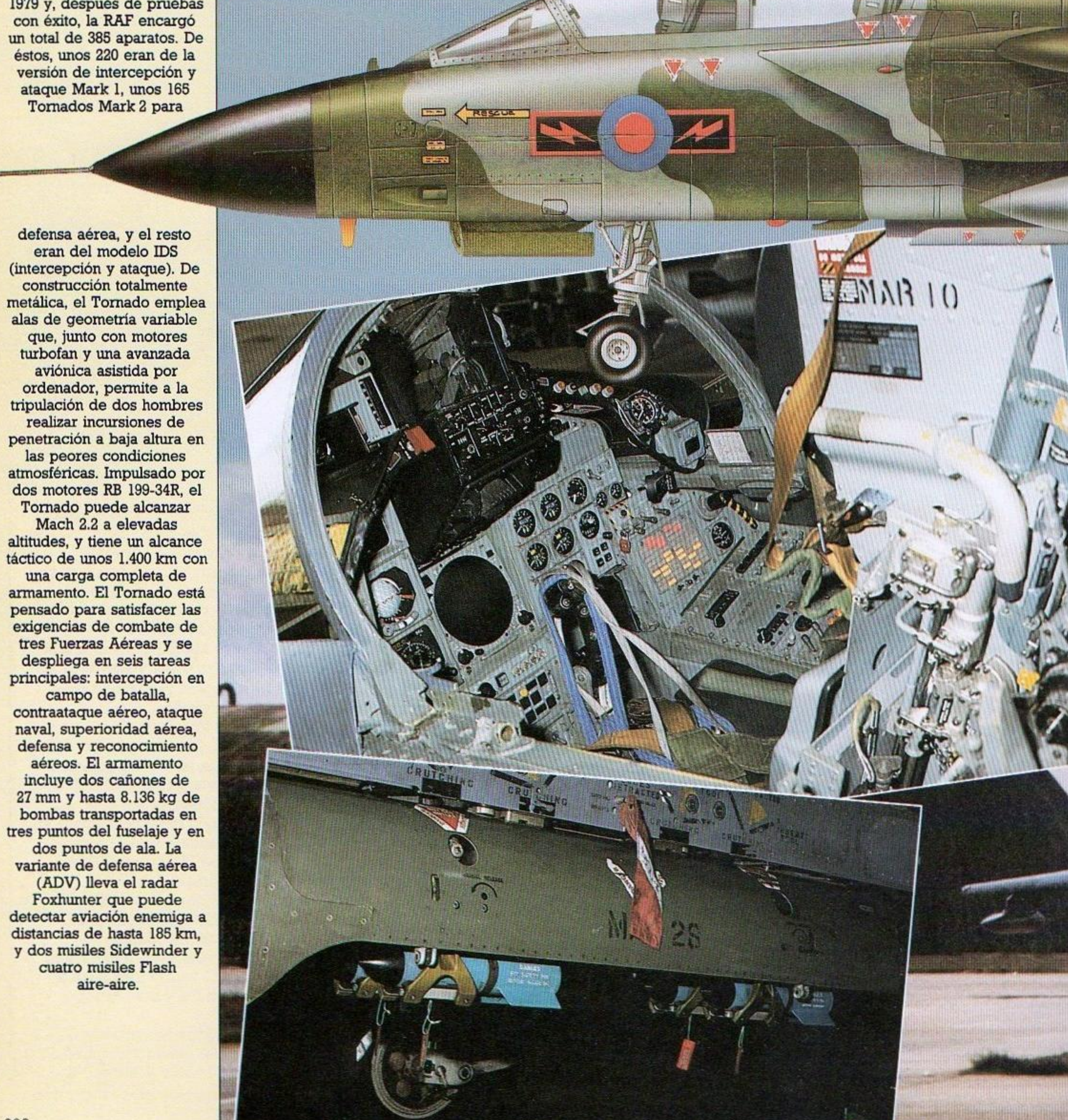
Originariamente designado como MRCA (multi-role combat aircraft) (avión de combate polivalente), el Tornado fue el fruto del ingenio de Panavia Aircraft, una empresa conjunta británica, germanooccidental e italiana creada en 1969. En 1976, el MCRA recibió su nombre actual y los tres Gobiernos de la OTAN implicados en el proyecto hicieron un pedido de 809 aparatos. El primer Tornado británico hizo su vuelo inaugural el 11 de julio de 1979 y, después de pruebas con éxito, la RAF encargó un total de 385 aparatos. De éstos, unos 220 eran de la versión de intercepción y ataque Mark 1, unos 165 Tornados Mark 2 para defensa aérea, y el resto eran del modelo IDS (intercepción y ataque). De construcción totalmente metálica, el Tornado emplea alas de geometría variable que, junto con motores turbofan y una avanzada aviónica asistida por ordenador, permite a la tripulación de dos hombres realizar incursiones de penetración a baja altura en las peores condiciones atmosféricas. Impulsado por dos motores RB 199-34R, el Tornado puede alcanzar Mach 2.2 a elevadas altitudes, y tiene un alcance táctico de unos 1.400 km con una carga completa de armamento. El Tornado está pensado para satisfacer las exigencias de combate de tres Fuerzas Aéreas y se despliega en seis tareas principales: intercepción en campo de batalla, contraataque aéreo, ataque naval, superioridad aérea, defensa y reconocimiento aéreos. El armamento incluye dos cañones de 27 mm y hasta 8.136 kg de bombas transportadas en tres puntos del fuselaje y en dos puntos de ala. La variante de defensa aérea (ADV) lleva el radar Foxhunter que puede detectar aviación enemiga a distancias de hasta 185 km, y dos misiles Sidewinder y cuatro misiles Flash aire-aire.

Si éste fallase, el avión subiría automáticamente a una altura segura.

Además de actuar del modo TF, el piloto automático del Tornado puede conectarse para seguir un rumbo preseleccionado o para realizar una aproximación de aterrizaje ILS (por instrumentos), de modo que, en teoría, el avión podría volar «sin mandos» durante toda la salida, encargándose el piloto sólo del despegue y del aterrizaje. Sin embargo, en la práctica, el piloto automático no puede realizar satisfactoriamente todo el vuelo táctico y ejercicios como el reabastecimiento en vuelo y las maniobras de combate exigen considerable destreza de pilotaje.

Por sí misma, la capacidad de volar con seguridad a baja altura en todo tiempo no tiene valor práctico, a menos que el avión de ataque también logre hallar sus objetivos y bombardearlos con precisión. La dirección de la navegación y del armamento son las responsabilidades primordiales del navegante del Tornado. También contribuye a las considerables capacidades de autodefensa del avión controlando los sistemas de guerra electrónica y aportando una vigilancia adicional durante el combate aéreo.

La cabina del navegante está dominada por dos pantallas de TV y teclados adicionales, que le dan acceso al ordenador principal del avión, y una pantalla combinada de radar y mapa móvil. El plan de vuelo se hace usando un sistema conocido como la Cassette Preparation Ground Station, que traslada a una cinta magnética todos los datos de navegación





Debajo: un Panavia Tornado GR Mk I del Escuadrón 617. Esta vista lateral muestra el avión provisto de un depósito de combustible de largo alcance (con líneas rojas) y el dispositivo de contramedidas electrónicas Ajax. Debajo, izquierda: una amedrentadora perspectiva para cualquier piloto novato, el deslumbrante grupo de controles de vuelo de la cabina del Tornado. Abajo, izquierda: durante las frecuentes salidas de entrenamiento, las tripulaciones usaban pequeñas bombas de prácticas para simular las características de armamento mayor. Abajo: un Tornado rueda por la pista de la base de Marham de la RAF en preparación para una misión de prácticas en los Apeninos.

esenciales relacionados con la salida. La cinta se carga entonces en el ordenador del avión y el navegante puede redactar un plan de toda la misión en una de sus pantallas de TV. Usando este sistema, es comparativamente fácil preparar una salida después del despegue.

Las ayudas de navegación primarias del Tornado son el sistema de navegación inercial (INS) y el radar Doppler. Ambos sistemas pueden registrar las velocidades del avión continuamente durante todo su vuelo, y dado que se conoce con total precisión el punto de partida del Tornado, este dato puede emplearse para calcular la posición presente del avión.

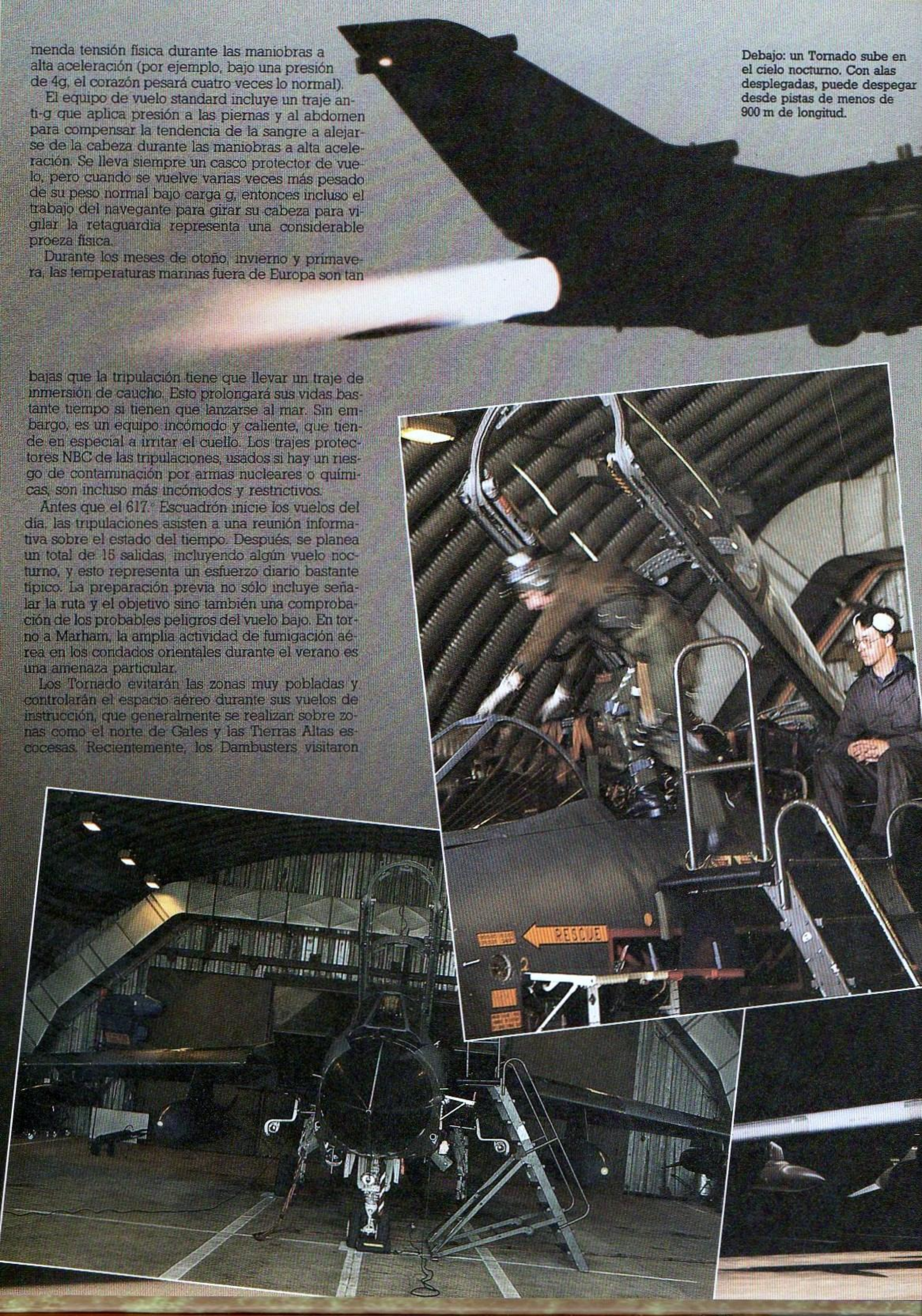
Además de las presiones psicológicas, la tripulación está sometida a una fuerte tensión física durante las maniobras a alta aceleración

La más importante de las pantallas del piloto es el HUD (head-up display): una pantalla de cristal, como una versión mayor de la mira tradicional, montada en la parte superior de su panel de instrumentos. No sólo aporta al piloto todos los datos esenciales que necesita para llevar el avión, sin la necesidad de fijarse en su panel principal de instrumentos, sino que también se usa para apuntar las bombas, los cañones y los misiles aire-aire.

Durante un bombardeo, piloto y navegante actúan juntos para situar las bombas en el objetivo. El navegante seleccionará qué bombas se lanzarán y el método de puntería, usando un sistema computerizado Stores Management que elimina mucho trabajo de este tipo, y secuencia e intervalos de lanzamiento. La incursión comienza en un punto inicial preseleccionado, típicamente a sólo un tiempo de vuelo de 1 minuto del objetivo.

Es fácil sacar la impresión superficial de que los avanzados sistemas automáticos del Tornado hacen que el avión sea tan sencillo de manejar que la tripulación realmente sólo se deja llevar. Nada podría ser menos cierto. En primer lugar, el ritmo del reactor de alta velocidad en vuelo puede ser rápido y vertiginoso, ocurriendo todo en poco tiempo. Por ejemplo, si un Tornado se desviase ligeramente del rumbo fijado durante la aproximación final al objetivo, el piloto sólo tiene segundos para reconocer la situación y corregirlo. Además, en un entorno hostil ocurrirán muchas cosas a la vez, teniendo la tripulación que identificar y enfrentarse a amenazas de los sistemas de defensa aérea terrestre e interceptores enemigos, al mismo tiempo que pilotar y dirigir con precisión el avión.

Tal vuelo requiere a menudo intensa concentración y los pilotos son siempre conscientes de los omnipresentes peligros. Además de estas presiones psicológicas, la tripulación está sometida a una tre-



menda tensión física durante las maniobras a alta aceleración (por ejemplo, bajo una presión de 4g, el corazón pesará cuatro veces lo normal).

El equipo de vuelo standard incluye un traje anti-g que aplica presión a las piernas y al abdomen para compensar la tendencia de la sangre a alejarse de la cabeza durante las maniobras a alta aceleración. Se lleva siempre un casco protector de vuelo, pero cuando se vuelve varias veces más pesado de su peso normal bajo carga g, entonces incluso el trabajo del navegante para girar su cabeza para vigilar la retaguardia representa una considerable proeza física.

Durante los meses de otoño, invierno y primavera, las temperaturas marinas fuera de Europa son tan bajas que la tripulación tiene que llevar un traje de inmersión de caucho. Esto prolongará sus vidas bastante tiempo si tienen que lanzarse al mar. Sin embargo, es un equipo incómodo y caliente, que tiende en especial a irritar el cuello. Los trajes protectores NBC de las tripulaciones, usados si hay un riesgo de contaminación por armas nucleares o químicas, son incluso más incómodos y restrictivos.

Antes que el 617.° Escuadrón inicie los vuelos del día, las tripulaciones asisten a una reunión informativa sobre el estado del tiempo. Después, se planea un total de 15 salidas, incluyendo algún vuelo nocturno, y esto representa un esfuerzo diario bastante típico. La preparación previa no sólo incluye señalar la ruta y el objetivo sino también una comprobación de los probables peligros del vuelo bajo. En torno a Marham, la amplia actividad de fumigación aérea en los condados orientales durante el verano es una amenaza particular.

Los Tornado evitarán las zonas muy pobladas y controlarán el espacio aéreo durante sus vuelos de instrucción, que generalmente se realizan sobre zonas como el norte de Gales y las Tierras Altas escocesas. Recientemente, los Dambusters visitaron

Debajo: un Tornado sube en el cielo nocturno. Con alas desplegadas, puede despegar desde pistas de menos de 900 m de longitud.

Debajo, centro: Observado por un miembro del personal de tierra del escuadrón, un piloto salta a su cabina. Abajo, izquierda y derecha: después del mantenimiento previo al vuelo, un Tornado sale de su hangar blindado en la base de Marham de la RAF.



Canadá, para instrucción a baja altura, y las tripulaciones consideraron los espacios ilimitados de los bosques, montañas y lagos apenas habitados, como un agradable cambio del Reino Unido, con sus numerosas limitaciones al vuelo bajo. En Gran Bretaña, una salida de instrucción dura generalmente unas dos horas y podría llevar a un Tornado solo hasta Escocia, volando a elevada altitud y bajando después a baja altura.

Tal es la precisión de los sistemas de navegación del Tornado que el avión puede bajar entre nubes sin que la tripulación necesite preocuparse por el peligro de que el avión se salga de rumbo y se estrelle en montañas. Una vez que el Tornado vuela del modo «auto TF», podría entonces realizar un ataque simulado contra el aeródromo de Leuchars, seguido por un ataque contra el centro de instrucción de guerra electrónica en Spadeadam.

Quizá, la tripulación terminaría entonces con un ataque de primera pasada cronometrado, usando la técnica de bombardeo de altura sobre una de las cordilleras costeras, antes de aterrizar en Marham. Tal ataque requiere que el Tornado vuele recto a la zona, localice su objetivo y suelte su bomba de prácticas, todo en una sola pasada.

Como la RAF pretende instruir del mismo modo que si se volase, muchos aspectos de las misiones de guerra de los Dambusters se han tratado ya al explicar las actividades diarias del escuadrón. No obstante, vale la pena resaltar los principales elementos de las capacidades operacionales de la unidad. En caso de una guerra en Europa, los objetivos prioritarios para los escuadrones Tornado de la RAF serían las fuerzas acorazadas y aéreas del Pacto de Varsovia. Se podría usar Tornado para destruir los avances iniciales acorazados del enemigo, barrer la zona de combate e impedir la concentración de refuerzos y apoyo en las zonas de retaguardia del enemigo. Al mismo tiempo, los aeródromos del Pacto de Varsovia podría ser objetivos de importancia primordial.

Tales operaciones aéreas ofensivas se verán ferozmente respondidas con misiles SAM soviéticos, defensas de artillería antiaérea y aviación de caza. En gran medida, los Tornado pueden evitar los SAM y la artillería antiaérea volando rápido y bajo, preferiblemente en condiciones de mala visibilidad.

El Tornado puede neutralizar también cualquier arma guiada por radar con su material de guerra electrónica y, cuando esté disponible el misil buscador del radar, podrá atacarles directamente. Y dado que es probable que la aviación interceptora soviética intente destruir los escuadrones de la RAF en sus aeródromos, la práctica de actuar desde instalaciones blindadas, donde se podría vivir y trabajar durante una ofensiva, es una medida defensiva igualmente importante.

En el Tornado, con su combinación única de capacidades ofensivas y defensivas, las tripulaciones del 617.° Escuadrón disponen de un potente sistema de armas con el que mantener el orgulloso historial y la tradición de los primeros Dambusters.



JEFE DE ALA DAY

Invariablemente conocido como «El jefe», el jefe de ala Pete Day se hizo cargo del 617.° Escuadrón en junio de 1985. Nacido en Maidstone, Kent, en 1945, estudió en una escuela local antes de entrar en la RAF en 1963. Después de entrenamiento básico de vuelo, la primera misión operacional de Day fue en Extremo Oriente, pilotando cazas Javelin de todo tiempo. Después volvió al Reino Unido y se convirtió en instructor en los Jet Provosts, en el RAF College, Cranwell. En 1971 fue elegido como miembro del grupo de exhibición acrobática de la RAF, los Red Arrows, y voló con ellos tres temporadas. Después de dejar a los Red Arrows, Day realizó un curso de conversión operacional para el avión de caza y ataque Jaguar GR Mk 1. Fue destinado seguidamente al 6.ª Escuadrón en la base de Coltishall de la RAF y al 14.ª Escuadrón en la base de Bruggen de la RAF, Alemania Occidental. En 1980 aceptó un nombramiento en el CG de la RAF en Rheindahlen, Alemania Occidental, y después asistió al RAF Staff College en Bracknell, en 1983. El ascenso a jefe de Ala, y otro puesto de oficina en el C.G., RAF Strike Command, precedieron a un curso de vuelo de actualización y a la conversión operacional al Tornado.

Cuando los británicos avanzaron hasta las islas del Dodecaneso en 1943, se envió a las fuerzas especiales alemanas, los Brandenburgers, para barrer a las fuerzas invasoras

Debajo: la punta de lanza de la invasión. Hombres de la Cía de Paracaidistas Brandenburg terminan sus preparativos finales antes del vuelo a la isla de Leros el 12 de noviembre de 1943. Abajo, izquierda: el objetivo, visto desde la cabina de un Ju 88.

A finales de 1943, un oficial alemán capaz y enérgico, el Teniente General Müller, recibió la orden de tomar la isla griega de Leros a los británicos. Aunque la operación, con clave Leopard, se iba a realizar en uno de los lugares tranquilos de la guerra, la fuerza de asalto Müller, reuniéndose en el continente griego, incluía elementos de los Brandenburgers. La batalla por la diminuta isla iba a resultar la prueba más dura para los comandos de Hitler en el Mediterráneo oriental.

El plan de batalla propuesto por Müller tenía 4 fases. Después de neutralizar las defensas de la isla con bombarderos durante la fase 1.ª, se harían asaltos en un número de lugares a lo largo de la costa. Una vez en tierra, los grupos individuales se sumarían a las fuerzas y se pasaría a la fase 4.ª y final: la derrota de la guarnición.

Cuando terminó el asalto a la Luftwaffe, la aviación alemana había hecho más de 1.000 ataques contra Leros, pero los cañones de la isla no habían sido neutralizados. Para el 11 de noviembre, bombarderos en picado del Stukageschwader 87, actuando desde la cercana Rodas, y He 111 volando desde aeródromos más lejanos en el continente griego, habían ablandado al enemigo. Se inició la Operación Leopard. Convoyes de barcos con tropas de asalto alemanas estaban ya navegando. Se ordenó a las tropas aerotransportadas entrar en acción.

Sin embargo, la confianza de los paracaidistas alemanes debe haberse reducido un poco durante las primeras horas del 12 de noviembre, día D para la operación. Los hombres de la primera oleada de asalto se tomaron del 1.er Batallón del 2.º Regimiento de Paracaidistas de la Compañía de Paracaidistas del Brandenburger. Pasaron revista a la brillante luz de la luna, y al alba del 12 de noviembre subieron

ATAQUE A LEROS

a los aviones en el aeródromo de Tatai, cerca de Atenas. Los 40 aviones que llevaban a los paracaidistas despegaron y volaron casi rozando las olas, camino de la bahía de Gurna en la costa oeste de Leros. Los aviones estaban a menos de tres minutos de la zona de lanzamiento cuando llegó un comunicado ordenando su regreso a Atenas. El grupo transportado por mar de la fuerza táctica occidental del Capitán Aschoff, también camino de la bahía de Gurna, había tenido que volver por fuego de cañón desde las baterías costeras de la isla. No se iban a hacer aterrizajes en el lado occidental de la isla hasta que se hubiese determinado el avance de la fuerza táctica oriental de Von Saldern.

De hecho, el asalto por la fuerza táctica oriental había tenido éxito y se habían establecido dos cabezas de playa. A las 10,00 h, los paracaidistas subieron de nuevo a los aviones. Tres horas después, se estaban acercando a la bahía de Gurna, una de dos enormes muescas —la bahía de Alinda en el lado oriental es la otra— que casi bisecaban la isla de Leros.

Cuando los aviones con las tropas se acercaron más a la isla, cambiaron las formaciones V poco profundas a filas de 12 aviones en línea a popa, y después subieron a una altitud de 120 m. Incluso a esta altura, volaban por debajo del alcance de la artillería antiaérea situada en las cimas montañosas y se vieron envueltos rápidamente en una devastadora barrera de fuego antiaéreo. Los estallidos de los proyectiles antiaéreos sacudían a los lentos Ju 52, y lluvias de balas trazadoras de ametralladoras alcanzaron sus alas y fuselajes. Pero los aviones mantuvieron su rígida formación. Un rumbo recto y nivelado era esencial para el éxito del lanzamiento. Salió humo de algunos aparatos pero siguieron en el rumbo correcto. Estaban a escasos segundos del momento de lanzamiento.

La zona elegida por el Capitán Kuhne, jefe del grupo de asalto aerotransportado, era una pequeña tira de tierra entre las bahías de Gurna y Alinda que ofrecía, tácticamente, la mejor posibilidad de dividir a los defensores de la isla. No obstante, tenía poco más de 800 m de anchura y Kuhne no sabía que la zona estaba defendida por el 2.° Batallón de los Royal Irish Fusiliers, uno de los tres batallones de infantería británica que formaban la guarnición de la isla.

Los paracaidistas se lanzaron desde una altitud de 135 m, suficiente para que los paracaídas se abrieran con seguridad, pero que suponía un mínimo tiempo de descenso. El súbito abrirse de cientos de paracaídas sobre las posiciones británicas hizo entrar en acción a la infantería. Pero, antes que su fuego pudiese tener algún efecto, los alemanes estaban en tierra y se protegían en las laderas rocosas inferiores cubiertas de maleza de monte Germano. Los paracaidistas no se detuvieron para atrincherarse. La movilidad y la potencia de fuego eran las claves del éxito. A lo largo de la línea de lanzamiento entre el Monte Germano y la cresta de Rachi, se usaron silbatos y bengalas para reunir a los grupos dispersos. En poco tiempo, se había reunido una potente fuerza de combate. Kuhne ordenó a la 1.ª Compañía que cubriese la bahía de Alinda y la pequeña ciudad de Leros. Estas dos pequeñas pantallas de paracaidistas tenían que hacer frente a cualquier ataque británico, mientras que la 2.ª y la 4.ª Compañías, junto con la Compañía Brandenburger, atacaron la cresta de Rachi y la aseguraron como una base para futuras operaciones.

La fuerza táctica oriental había tenido un mal día.

Debajo: artilleros antiaéreos alemanes vigilan a los torpederos que lanzan una pantalla de humo para cubrir la primera oleada de asalto. Aunque una embarcación de desembarco llena de tropas fue alcanzada por un proyectil bien apuntado, las demás llegaron a las playas y rápidamente desembarcaron sus vitales cargas (debajo, izquierda).



DESTRUCCION

La disolución final de los Brandenburgers se produjo por una combinación de intriga política en los escalones superiores de la jerarquía nazi, y el mal despliegue de la unidad durante la campaña en el Frente Oriental después de 1942. Las desavenencias entre el Almirante Canaris, creador de los Brandenburgers, y Hitler, procedía del fracaso de la Abwehr para lograr datos útiles, y de la asociación de Canaris con miembros de las fuerzas armadas cuya adhesión política a la causa nazi estaba en duda. A primeros de 1944, Canaris era sospechoso de conspiración, y después de la investigación de la Gestapo fue ejecutado. Cuando Canaris cayó en desgracia, se vio a los Brandenburgers con sospecha. En particular, Himmler estaba particularmente celoso de un ejército «privado» que rivalizaba con sus propias Waffen-SS. Durante la última parte de 1942, en la cambiante situación estratégica en el Frente Oriental, los Brandenburgers, por entonces una unidad de tamaño División, estaban desplegados en misión convencional. Las fuertes pérdidas y las noticias de maniobras políticas en Alemania, destruyeron la cohesión de la unidad, y en 1943 muchos Brandenburgers pasaron a una fuerza de comandos Waffen-SS que estaba creando Otto Skorzeny. Después de la dimisión de Canaris, la División Brandenburg fue disuelta y después se creó nuevamente como parte de la División Grossdeutschland, en la primavera de 1944. Pocos hombres sobrevivieron a la terrible lucha de las fases finales de la guerra.

Arriba: el distintivo de las unidades Brandenburger agregadas a la División Grossdeutschland.

GUARNICION DE LEROS

Después de la salida italiana de la guerra en 1943, los aliados intentaron tomar las islas del Dodecaneso en el Mediterráneo Oriental para preservar la neutralidad turca e impedir a los alemanes que estableciesen una presencia más intensa en la zona.
La capacidad de los aliados para organizar tal operación, sin embargo, se vio en peligro por la necesidad de mantener el ímpetu de la campaña italiana, y sólo se designó a la 234.ª Brigada, con apoyo aéreo y naval limitados, para la toma y defensa de las islas. Mandada por el Teniente General R.A.G. Tilney, la guarnición de Leros incluía inicialmente el 4.° Batallón del Royal East Kent Regiment y la cía C, del King's Own Royal Regiment en el norte de la isla; el 2.ª Batallón, los Royal Irish Fusiliers y la cía B del Royal West Kent Regiment en el centro; y el 1.er Batallón del King's Own Royal Regiment en el sector sur. El apoyo artillero lo daba la 3.ª batería antiaérea ligera y un grupo de cañones del 25. La guarnición incluía también grupos exploradores del SBS y del LRDG. Tilney pudo también utilizar los servicios renuentes de los 5.500 hombres de la guarnición italiana de la isla. Aunque estas tropas atendían 24 baterías, la mayoría eran reservistas mal entrenados o personal administrativo y era improbable que ofreciesen mucha resistencia a una fuerza invasora. Durante la lucha por la isla, se trajeron otras dos compañías de los Royal West Kents. No obstante, la guarnición reforzada no pudo hacer frente a la superioridad del enemigo, y unos 4.000 tuvieron que rendirse cuando la isla cayó en manos alemanas.

El convoy que transportaba a los destacamentos Küstenjäger (incursores costeros) de los Brandenburgers hizo un intento para desembarcar en la costa pero tuvo que retroceder por fuego desde las baterías artilleras de la isla. El convoy navegó entonces a poca distancia de la costa, fuera del alcance de la artillería costera, cuando los Stukas llegaron para neutralizar la oposición. Mientras se realizaba la incursión aérea, destructores alemanes echaron vapor para dejar humo en torno a los navíos de ataque. Bajo protección de esta pantalla, los rápidos navíos de asalto de los Küstengjägers corrieron a toda velocidad hacia los acantilados escarpados del lado norte de la bahía de Pandeli, y otra parte del convoy puso rumbo a la bahía de Alinda.

Los navíos que llevaban a los Küstenjägers surgieron repentinamente de la pantalla de humo: dos embarcaciones de motor rápido y dos lanchones de desembarco llenos de hombres. Las embarcaciones pusieron rumbo a una estrecha cinta de arena en la base de los acantilados, pero antes de llegar a la playa estalló un obús de 150 mm y hundió uno de los dos lanchones de desembarco. Sin embargo, la mayoría de los hombres que transportaba llegaron a tierra, cuando los primeros grupos desembarcados sujetaban cuerdas de escalada en las paredes del acantilado. Momentos más tarde, las tropas de asalto comenzaron a escalar la pared vertical de roca encima de la cual se halla el monte Appetici, objetivo de los destacamentos Küstenjäger.

Sólo 130 terminaron la ascensión. Agotados por ella, se distribuyeron entre los cantos rodados de la cima del acantilado y se prepararon para la fase siguiente de su asalto, un avance por terreno llano y despejado, que se extendía hacia la montaña. Fuego de ametralladora y de mortero barría ya las posiciones de los Jägers.

Encima de los grupos Jäger, un avión de enlace daba vueltas en círculo lentamente. Era la conexión aérea. Una serie de bengalas subieron pidiendo apoyo de bombarderos en picado. En pocos minutos, la conexión aérea había dirigido a los Stukas al objetivo. Sin embargo, los pilotos de los mismos se confundieron y soltaron sus bombas sobre los Jägers. Bengalas rojas subieron por el cielo. Con urgencia y apremio, cancelaron el siguiente asalto. La conexión aérea estableció el objetivo correcto y entonces volvió a dirigir a los Stukas. Estallaron bombas con ensordecedoras explosiones, avanzando en una barrera móvil. Los Jägers surgieron de las rocas y avanzaron detrás de la línea de bombas; un pequeño grupo avanzando hacia una gran montaña.

Con habilidad y rapidez, se abrieron paso y después atacaron los emplazamientos

El primer asalto fracasó. Los Küstenjägers no lograron tomar el objetivo, pues fueron frenados por fuego de las posiciones de ametralladoras y morteros de los fusileros. Los Jägers estaban bajo el fuego británico, destructor y de castigo, que les barrió. Todos los oficiales Brandenburger murieron o fueron heridos. En un esfuerzo para reanudar el ataque, se llamó de nuevo a los Stukas, pero otra vez confundieron el objetivo y sus cohetes alcanzaron a las tropas alemanas.

Machacados por este costoso error, los destacamentos Küstenjäger retrocedieron bajo el fuego y se reagruparon. En una reunión sobre el terreno, se acordó que la montaña era un objetivo demasiado grande para el pequeño número de hombres disponible. Pero, si no podían tomar la montaña, podían contener a las tropas británicas allí situadas, estable-

Debajo: un solitario oficial alemán inspecciona los restos machacados de una batería de costa después de la caída de Leros. Ataques aéreos masivos de la Luftwaffe (debajo, centro) pulverizaron las defensas de la isla. La falta de protección de cazas aliados y la limitada protección antiaérea permitieron que los Stukas atacaran a placer. Abajo: el jefe alemán, General Müller (centro), prepara su siguiente acción.





El 12 de noviembre de 1943, cuando fuerzas alemanas invadieron la isla griega de Leros, destacamentos de paracaidistas y Küstenjäger Brandenburger estaban en la vanguardia del combate.

ciendo una cadena de nidos de ametralladora. El principal grupo Jäger, mientras, liquidaría la batería italiana en la colina del castillo, una pequeña montaña al sudeste de la ciudad de Leros. Avanzando al trote, los Jägers atravesaron el fuego de las ametralladoras, morteros y artillería británica, y desplegaron sus formaciones de asalto. Con habilidad y rapidez, se abrieron paso y después atacaron los emplazamientos. Corrieron a través de las trincheras. Granadas de mano estallaron dentro de las casamatas italianas, y en una operación rápida y cortante los Küstenjägers neutralizaron la artillería de costa.

Durante la noche del 12 al 13 de noviembre, la artillería británica mantuvo un fuego de hostigamiento contra ellos y salieron patrullas enemigas, visibles a la brillante luz de la luna. Los Küstenjägers resistieron en las posiciones recién tomadas durante tres días, sin apoyo o refuerzos. No podían avanzar más allá. Varios intentos para tomar las laderas del monte Appetici fueron repelidos. Patrullas enviadas para infiltrarse en las líneas británicas fueron interceptadas y rechazadas. Cada patrulla, cada ataque costaba más hombres. Los Küstenjägers tuvieron que permanecer en las posiciones que habían asaltado en la colina del castillo. Unos pocos lanzamientos de suministros aportaron munición, comida y agua muy necesarias. Se lanzaron morteros, una añadidura bienvenida a su agotado arsenal, ya que la mayoría de las armas se habían perdido en la embarcación hundida.

Durante el tiempo que los grupos Küstenjägers libraban sus combates desesperados y aislados, las tropas terrestres y aerotransportadas alemanas habían consolidado sus posiciones en otras partes de la isla y habían pasado a la fase 3.ª de la operación: la ampliación de las cabezas de puente. Ya en la sobremesa del día D, grupos de la 15.ª Compañía de Paracaidistas Brandenburg salieron, avanzando campo a través para evitar las patrullas británicas, y establecieron contacto con el grupo de la cabeza de playa en la costa nordeste. Durante la noche entera, guías de los paracaidistas Brandenburger condujeron a la infantería hacia el sur para aumentar la línea de batalla en torno a la cresta de Rachi.

Se conocía la situación del C.G. británico. Todo lo

necesario eran varias oleadas de refuerzos, con armas pesadas, y las fuerzas del General Müller podían pasar a la fase final: la toma de Leros y la expulsión de la guarnición británica.

Los refuerzos alemanes llegaron durante el día 13. Unos pocos hombres del grupo de retaguardia de los Brandenburgers fueron llevados con hidroaviones a la bahía de Gurna, mientras que hombres de 1.er Batallón del 2.° Regimiento se lanzaron en paracaídas. Pese al control que los alemanes tenían ya sobre gran parte de la pequeña isla, los desembarcos por mar y aire tenían que realizarse bajo el fuego. Los contraataques británicos de los días 14 y 15 estaban pensados para romper la línea de paracaidistas. Se lanzó un asalto de tres compañías contra las posiciones Küstenjäger en las laderas del monte Appetici, pero el hábil uso por los Jägers del nuevo MG42 y una barrera casi continua de proyectiles de sus morteros de 81 mm liquidaron el ataque británico.

El principal esfuerzo británico pasó entonces a la cresta de Rachi y al monte Germano, pero los asaltos tuvieron mala suerte. Los refuerzos de paracaidistas alemanes, desembarcados el día anterior, estaban frescos. Los Buffs y los West Kents (que habían llegado de Samos) eran hombres agotados por los ataques Stuka y la tensión de la batalla. Durante un ataque, la marcha de aproximación de los West Kents pasó a lo largo del frente en poder de la 15.ª Compañía de Paracaidistas, cuyo fuego de ametralladoras y mortero cayó sobre las tropas de asalto cuando formaban. Sin embargo, los West Kents se abrieron paso a través del fuego defensivo de los Brandenburgers y recuperaron el monte Germano. Después conectaron con los Buffs. Por breve tiempo, parecía como si el control alemán del sector central de Leros podía debilitarse, y se ordenó a la fuerza de infantería combinada que tomase San Nicola. Si la ciudad caía, las fuerzas alemanas en torno a Leros quedarían atrapadas.

La lucha por las pequeñas casas de piedra de San Nicola fue la acción más feroz librada durante el asalto a la isla: sangrientos combates cuerpo a cuerpo en las pequeñas, oscuras y austeras habitaciones. Sin embargo, los paracaidistas retiraron hombres de otros sectores para apoyar la lucha en el pueblo, y se impuso el número. Los Kents tuvieron que dejar el pequeño pueblo y marchar a las colinas bajas en su lado occidental.

A las 2,00 h del día 16, el batallón desembarcó bajo fuego en la bahía de la ciudad de Leros y entró inmediatamente en acción. Durante las últimas horas de la noche, tomaron las alturas al sur de la ciudad, y después se les ordenó cambiar de frente y atacar un nuevo objetivo. En la naciente luz de un nuevo día, los hombres del 1.er Batallón vieron su siguiente objetivo: el monte Meraviglia y el C.G. británico. Cuando se inició el asalto, los últimos proyectiles británicos y el fuego de varias ametralladoras causaron terribles pérdidas a los Brandenburgers. Aunque avanzaron penosamente por las laderas peladas, el avance fue irresistible. Las compañías avanzaron, desbordando posiciones antiaéreas y defensas de campaña, y el fuego de metralleta cayó sobre los tenaces defensores. Para las 15,00 h, se había tomado la montaña. Las pérdidas habían sido muy fuertes e incluían al oficial jefe del 3.er Batallón, Capitán Froböse, que fue gravemente herido.

Más tarde, una patrulla del batallón tomó contacto con los Küstenjägers de la colina del castillo y los dos grupos formaron para el ataque final sobre el C.G. británico. A un destacamento de Jägers se rindió el General de Brigada Tilney, jefe de la 234.ª Brigada en Leros.

La sangrienta batalla por Leros había sido una prueba de resistencia para ambos bandos.

Debajo: el vencedor y el vencido se reúnen después de la capitulación de la guarnición el 17 de noviembre. El jefe británico, General de Brigada Tilney (derecha), ordena a sus hombres rendirse después que un pequeño destacamento de Brandenburgers asaltaron su C.G. en Monte Meraviglia. Aunque las tropas británicas habían luchado con gran resolución y muchos deseaban continuar la lucha, la superioridad alemana aérea y terrestre hacía inútil cualquier resistencia ulterior.



OBSERVACIONES DESDE LA CRESTA DE RACHI

La cresta de Rachi, una gran espina dorsal montañosa en el centro de la isla de Leros, fue testigo de algunas de las acciones más feroces de toda la invasión. Jeffrey Holland participó en la defensa de la cresta con elementos de la 234.ª brigada británica: «Las tropas de asalto alemanas eran un enemigo duro y muy tenaz. Avanzarían rápidamente de una posición a otra pero jamás se retirarían. Parecían dispuestos a aceptar un muy alto índice de bajas. Sus oficiales y suboficiales se exponían frecuentemente al fuego enemigo cuando dirigían un ataque, y sus órdenes se cumplían siempre al pie de la letra. En la defensa, la infantería alemana parecía casi indiferente al fuego de mortero.



ESCORPION Y CIMITARRA



LOS BLUES AND ROYALS

Los Blues and Royals se formaron como Regimiento en 1969 con la fusión de dos de los más antiguos y prestigiosos regimientos de caballería del Ejército británico. Los Royal Horse Guards (los Blues) y los Royal Dragoons (1.° Dragoons). Los Blues se remontan en su origen a un Regimiento de Caballería, fundado en 1650, bautizado como Regimiento Real tras la restauración del rey Carlos II. Los Royal Dragoons fueron creados en 1661 por Carlos II como una compañía de caballería en la guarnición de Tangier y se llamaron originalmente los Caballos de Tangier. Los dos regimientos lucharon en casi todas las principales campañas del Ejército británico, distinguiéndose en particular durante la campaña de la península en la Guerra de los Siete Años. En Waterloo, los Blues formaron parte de la Brigada de Caballería pesada, mientras que los Royals fueron parte de la Brigada Unión y ambas brigadas realizaron durante la batalla cargas decisivas. En la II Guerra Mundial, ambos regimientos se reagruparon con blindados, combinándose los Blues con los Life Guards en el 1.° y 2.° Regimiento de Caballería Defensiva (HCR). El 1.° HCR y los Royals lucharon en el Desierto al oeste, y en El Alamein los Royals penetraron tras las líneas enemigas y causaron el caos antes de encabezar el posterior avance rápido en el flanco sur. Los regimientos participaron más tarde en la invasión de Normandía y en la liberación de Bélgica y Dinamarca. Hoy, con los Life Guards, los Blues y Royals forman la Caballería Defensiva.

Los vehículos armados de los Blues and Royals demostraron ser un recurso inestimable para el Ejército británico durante la campaña de las Malvinas

Era una noche de luna llena, con una fuerte helada, cuando el Capitán Roger Field de los Blues and Royals tomó su tanque ligero Scimitar (Cimitarra) y lo llevó a la batalla de Wireless Ridge. El ambiente era bastante extraño, con el intermitente tableteo de ametralladoras lejanas y los repentinos destellos de bengalas luminosas. Los únicos movimientos eran los de pequeños grupos de camilleros, oscuras figuras contra la blanca alfombra de escarcha, transportando sus tristes cargas. Agotados, dejaban sus camillas para intercambiar unas palabras descansando mientras pudieran. El hostigamiento, el constante aullido de los obuses, los pequeños grupos de hombres apiñados para darse calor, y otros grupos moviéndose suavemente para el siguiente ataque sugerían al Capitán Field que estaba en un campo de batalla de la I Guerra Mundial, más que en la campaña de las Malvinas en los tecnificados años ochenta.

Como parte de la 3.ª Compañía, los Blues and Royals, el Capitán Field y su Scimitar proporcionaban la vital cobertura de fuego para el asalto del 2.° de Paracaidismo a Wireless Ridge. En la fase final de la operación se empleó una táctica de fuego conocida como «zapping». Los tanquistas hostigaban con fuego de ametralladora las supuestas posiciones del enemigo, para provocar su respuesta. Luego lo silenciaban con su cañón principal: el cañón Rarden de 30 mm del Scimitar, de alta velocidad y gran precisión, era especialmente adecuado para este trabajo; pocas posiciones argentinas pudieron responder tras sufrir este tratamiento. El Comandante de la 3.ª Compañía, Teniente Lord Robin Innes-Ker, estaba estupefacto por la cantidad de argentinos que firmaban su sentencia de muerte al usar linternas o encender cigarrillos. La 3.ª Compañía estaba bajo el fuego de ametralladora de 12,7 mm de balas perforablindajes y por cañones antiaéreos de 20 mm, disparando a tierra, pero la artillería estandar argentina dejaba mucho que desear y no se registraron impactos.

Al alba, el 2.° de Paracaidistas se había asegurado el Wireless Ridge y su jefe, Teniente Coronel David Chaundler, informó que el fuego de los Blues and Royals en la fase final había sido preciso y de efectos devastadores.

Este reconocimiento de la eficacia de los blindados en las Malvinas fue muy bien recibido en los Blues and Royals, porque había tardado cierto tiempo en llegar. Al comienzo de las hostilidades, a comienzos de abril de 1982, el comandante del regimiento, Coronel James Hamilton-Russell había recibido la orden de proporcionar dos compañías de reconocimiento de 14 hombres, para desplegarse con la Fuerza de Tarea. En las 36 horas anteriores al embarque, la preparación se limitó a los procedimientos de movilización esenciales, concienzuda limpieza de vehículos y equipo, preparación para las condiciones subárticas y charlas sobre inteligencia. La forma en que se iban a utilizar estas dos compañías

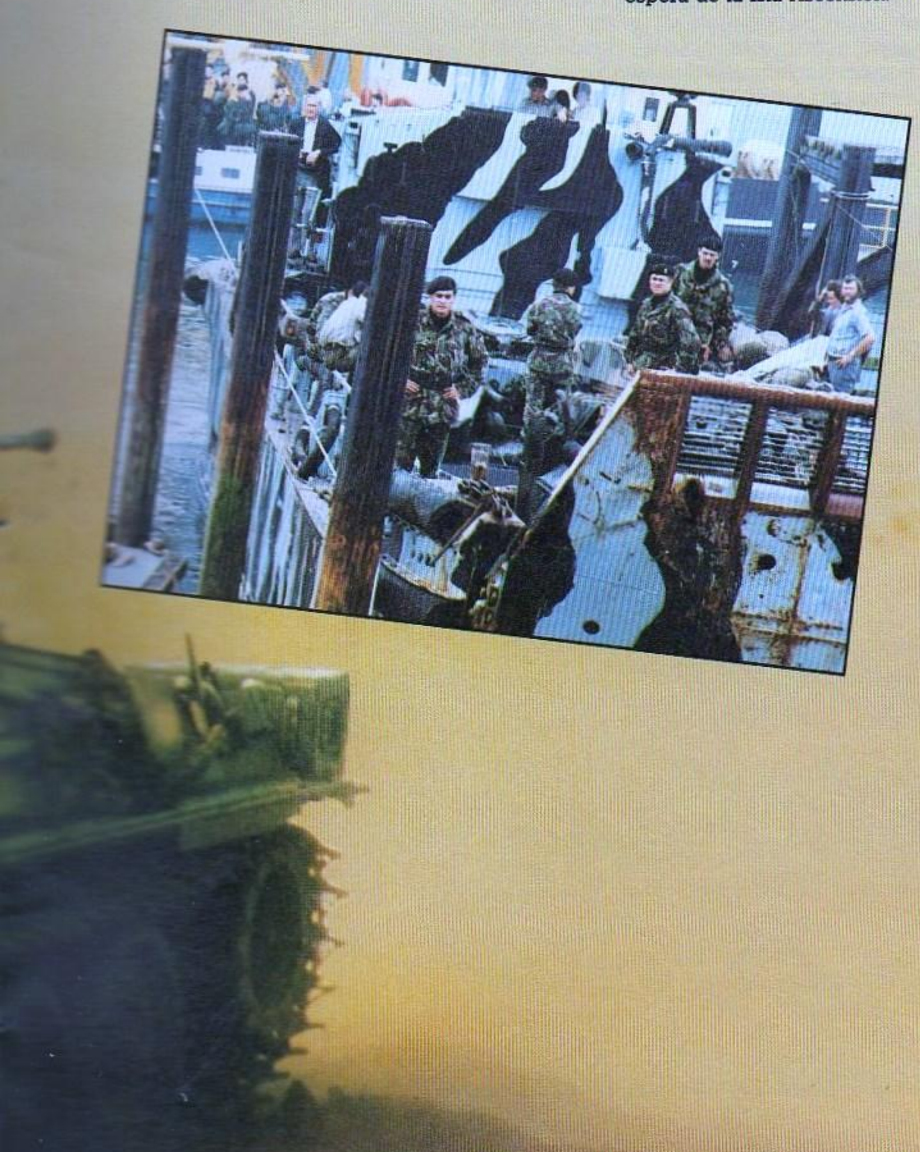
era pura entelequia, y el principal énfasis se hizo en la rapidez de despliegue.

Así fue como las Compañías 3 y 4 del Escuadrón B, los Blues and Royals, cada uno con dos Scorpion y dos Scimitar, y un vehículo de recuperación Samson como apoyo, embarcaron sus vehículos en el MV ElK, y sus tripulaciones en el *Camberra*. Estaban ahora bajo el mando operativo de la 3.ª Brigada de Comandos, CG, y formaban el único elemento de blindados de la Fuerza de Tarea. Cuando finalmente se hicieron a la mar el 9 de abril, pocos de los que estaban a bordo tenían idea de lo que iban a encontrarse.

Durante el largo viaje al Atlántico Sur, un equipo de 3 hombres encabezados por el Sargento Reid, REME, atendía a bordo a los vehículos Oruga de combate de los Blues and Royals (CVRT). A bordo del *SS Camberra*, las tripulaciones estaban adscritas al 3.° de Paracaidistas, realizando sus rigurosas rutinas de mantenimiento, primeros auxilios, armas personales y entrenamiento especial.

Durante una corta pausa en Ascensión, los hombres y sus vehículos de reunión realizaron unas valiosas prácticas artilleras durante algunas horas. Prepararon los vehículos para el vadeo y las tripulaciones practicaron una nueva técnica improvisada, la de disparar su armamento principal desde la proa de los vehículos de apoyo al desembarco (LCU), casi cayendo en el mar agitado. Aunque algo azaroso, demostró su eficacia y cuando al fin se hizo el desembarco, cada LCU tenía dos CVRT en proa para eliminar la resistencia en las playas.

Página 1001: la tripulación de tres hombres de los Blues and Royals, armados con subfusiles de 9 mm Sterling L2A3, ante sus blindados. En el centro está el vehículo de reconocimiento de cuatro ruedas Fox FV721 que, al igual que los orugas Scimitar, lleva un cañón Raden L21 de 30 mm. Abajo: tanques ligeros Scorpion son llevados a la costa en un vehículo de desembarco (LCU). Abajo a la izquierda: los Blues and Royals tuvieron ocasión de afirmar su coordinación y puntería durante la breve espera de la Isla Ascensión.



La pausa en Ascensión se utilizó también para redistribuir a los hombres, vehículos, armas y reservas, de una forma más lógica para lo que les esperaba. Las dos compañías se trasladaron entonces al barco de asalto, el *HMS Fearless*, para la segunda parte del viaje y abandonaron Isla Ascensión el 10 de mayo, junto con la fuerza anfibia. A medida que avanzaban hacia el sur, empeoraba el tiempo, y hacia el 15 de mayo, todos comprendieron lo adecuado del nombre «Los cuarenta Rugientes» aplicado al paralelo 40. Cuando las fuerzas se aproximaban a La Zona de Exclusión Total (ZET), fue hundido el crucero argentino *General Belgrano*, y las órdenes de desembarco recibidas eliminaban todas las dudas sobre las intenciones futuras. El plan proponía un desembarco en la zona del asentamiento de San Carlos por el 40.° Comando y 2.° de Paracaidistas, seguidos por el 45.° Comando en la Bahía de Ajax y el 3.° de Paracaidistas en Puerto San Carlos.

El día D iba a ser el 21 de mayo y pronto, tras las primeras luces del D-1, las fuerzas cruzaron la ZET bajo un fuerte temor de ataques aéreos y submarinos. Sin embargo, el terrible clima, con niebla y mar alta, evitaba la acción enemiga, y con unas 8 h de oscuridad por delante, el *HMS Fearless* se deslizó al Brazo de Malvinas. Los Royal Marines del 40.° Comando, con la 3.ª Compañía adscrita, desembarcaron sin luchar en el asentamiento de San Carlos, pero los CVRT tuvieron ciertas dificultades al desembarcar por las rocas de la playa. La 4.ª Compañía apoyaba el desembarco de la 3.ª de Paracaidistas en Puerto San Carlos, justo alrededor del promontorio hacia el norte, con un retraso que produjo un desembarco diurno, sin oposición.

Al principio, las tareas de los Blues and Royals en la playa fueron proporcionar apoyo de fuego para los batallones, limpiando la zona y ocupando entonces posiciones defensivas de observación en las colinas circundantes. Desplazándose de noche a estas posiciones, las compañías comprobaron por primera vez lo accidentado del terreno que iban a tener en las Malvinas, y hubo el problema repetido de que las cercas de alambre se trababan en las ruedas tractoras de los vehículos. No había cobertura posible, y las defensas de los vehículos debían excavarse con los tractores de ingeniería de combate o, cuando era posible, se ocultaban en graneros.

El punto de vista dominante era que los tanques ligeros tendrían un papel reducido en la batalla de infantería

Ajustaban periódicamente las posiciones durante la ampliación de la cabeza de playa, pero la mayoría de las acciones tenían lugar al aire libre, y hubo frecuentes alertas. Los Blues and Royals emplearon un tiempo frustrante en la cabeza de playa antes que los jefes de compañía pudieran demostrar que los vehículos podían maniobrar en este terreno atroz.

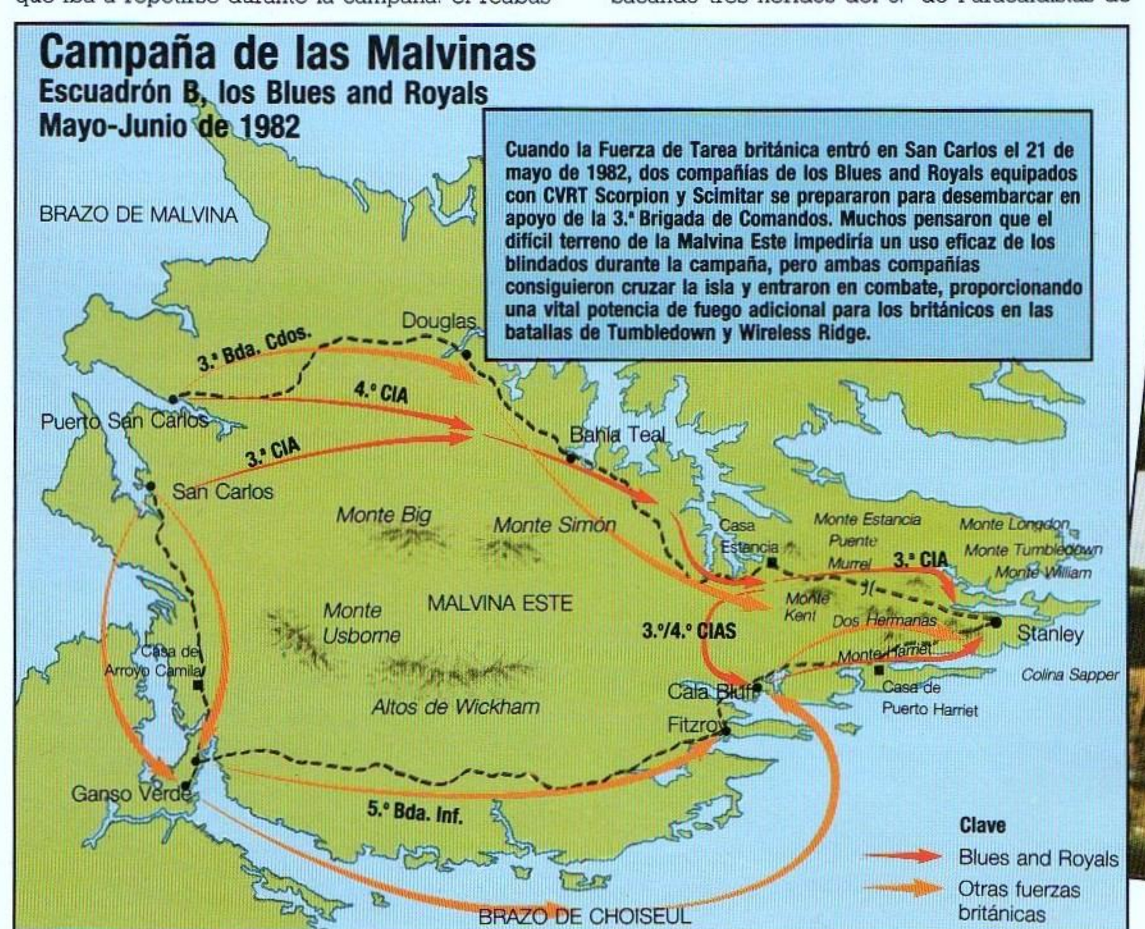
Durante ese período, se llevó a cabo el asalto de Ganso Verde por el 2.° de Paracaidistas, para el que el Teniente Coronel «H» Jones había pedido apoyo de los CVRT. Desgraciadamente, no se le proporcionó. Un rápido reconocimiento del terreno de las islas mostraría que el desplazamiento de los vehículos iba a ser difícil, y en muchos lugares, imposible. A excepción de las cercanías de Port Stanley, no había carreteras, sólo caminos que unían los dispersos asentamientos, impracticables a menudo en invierno. La apariencia de terreno llano y brezales abiertos era engañosa, por las extensas zonas de ciénaga y suelo empapado de agua. A medida que ascendía el terreno hacia la zona montañosa central, los pa-



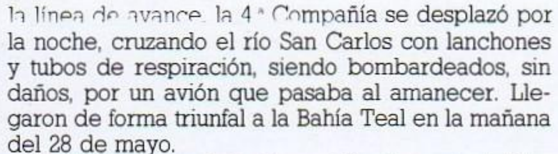
sos quebrados por rocas, alternados con pequeñas gargantas llenas de bloques (cantos rodados), impedían el movimiento. Poco sorprendente es por lo tanto que el punto de vista predominante fuera que la movilidad de los CVRT estaría muy restringida y que los tanques ligeros tendrían escaso papel en las batallas de infantería.

Al final comenzó el avance desde la cabeza de playa y la 4.ª Compañía al mando del Teniente Mark Coreth, recibió la orden de apoyar al 3.° de Paracaidistas durante su propia marcha desde la Bahía Teal hacia el norte. Surgió entonces un problema que iba a repetirse durante la campaña: el reabastecimiento de combustible y munición, cuando el único medio de trasladarlo era con los siempre escasos helicópteros. En este caso, la disminución de reservas del *LSL Sir Lancelot*, al arrojar este toda su carga de combustible cuando encontró una bomba sin estallar en cubierta, redujo los movimientos de las tropas. El jefe de la compañía usó, sin embargo, su iniciativa poniendo en práctica acciones tortuosas para sacar combustible de donde fuera y consiguió poner en movimiento el batallón al día siguiente, un buen ejemplo del irreprimible espíritu del ejército durante la campaña.

Sacando tres heridos del 3.° de Paracaidistas de







la línea de avance, la 4.ª Compañía se desplazó por la noche, cruzando el río San Carlos con lanchones y tubos de respiración, siendo bombardeados, sin daños, por un avión que pasaba al amanecer. Llegaron de forma triunfal a la Bahía Teal en la mañana del 28 de mayo.

Al día siguiente, la 3.ª Compañía, al mando del Teniente Innes-ker, recibió la orden de escoltar a los 25 BV 202 (orugas articulados para la nieve), vehículos de la Brigada CG durante los 30 km a Bahía Teal. Se convirtió en una pesadilla porque muchos vehículos se atascaron en ciénagas o se averiaron, en la oscuridad, y las sogas de remolque de los CVRT fueron de mucha utilidad. El viaje duró 17 horas y media. La columna, sin embargo, llegó sana y salva, y la 3.ª Compañía fue a unirse con la 4.ª Compañía, en la Casa Estancia, encontrando una densa niebla y grupos de soldados de infantería salvados de milagro. El 3.° de Paracaidistas planeaba asaltar Monte Longdon, con ambas compañías de apoyo, pero durante la preparación y el reconocimiento se vieron bajo fuego de mortero desde fuertes posiciones enemigas y el comandante de la brigada ordenó posponer el asalto. Ambas compañías sirvieron entonces para transportar al 3.° de Paracaidistas a Casa Estancia. Aquí, el Cabo 1.° de Caballería Meiklejoh reparó su vehículo y se recuperó tras volcar en un agujero de la turba, reuniéndose con la 4.ª Compañía.

Extremo superior izquierda: a sólo 3 km, un Scorpion cubierto de lodo pero infatigable, avanza hacia Moody Brook. Extremo superior derecha: a medida que la larga penetración de los paracaidistas por la Malvina Este hacia Stanley se acercaba a su fin, las conversaciones a bordo del CRVT de los Blues and Royals eran muy alegres. Izquierda: Teniente Mark Coreth, cuyo Scorpion fue dañado por una mina en Monte Tumbledown, disfruta de la novedad de un blindado argentino Panhard. El General Menéndez, aunque estaba provisto de muchos blindados Panhard, armados con cañones de 90 mm no hizo uso de ellos en defensa de Stanley. Extremo inferior izquierda: los orgullosos colores de los Blues and Royals, camino de la victoria a bordo de un Scimitar.

En esos momentos, la 5.ª Brigada de Infantería había desembarcado en San Carlos y se desplazaba rápidamente hacia el sur. Ambas compañías recibieron la orden de cruzar la línea central de las colinas para unirse a la 5.ª Brigada en Cala Bluff.

La duración de este viaje era desconocida: según el mapa de ruta no se podía pasar, y por primera vez podían encontrarse con minas. La mayor estimación de tiempo para el viaje era dos días; pero de hecho, sólo les llevó 6 horas. El Teniente Coreth contrató los servicios de un guía que al llegar a la primera ciénaga dijo «no». Los Blues and Royals dijeron «sí» y cuando atravesaron al otro lado, el guía dijo: «Dios mío, que vehículo más increíble». Pasaron por turberas, cantos rodados y pasos quebrados por rocas, intercambiando disparos con infantería no identificada, encontrándose con niebla y vientos helados. Al llegar a Cava Bluff, el comandante de la 5.ª Brigada, enfrentado a la urgente tarea de consolidar su posición contra posibles contraataques, describió la ocasión:
«Nunca esperé que lo hicieran tan rápido... miré hacia arriba y los vi bajar de las montañas hacia nosotros, con su vehículo de cabeza cubierto de barro y empapados por la lluvia, con sus jefes medio helados en sus torretas. Fue uno de esos momentos que no es fácil olvidar».

Mientras estaban en Cava Bluff, los Blues and Royals, iban a presenciar el ataque sobre los barcos de apoyo logístico *Sir Galahad* y *Sir Tristram* en Fitzroy. Usaron sus vehículos para llevar algunos de los supervivientes más graves desde la playa al puesto de ayuda médica.

En los días siguientes, las dos compañías ejecutaron las tareas más diversas en apoyo de los Guardias Galeses y Escoceses. En la tarde del 7 de junio, la 4.ª Compañía dio apoyo al pelotón de reconocimiento de los Guardias Escoceses, que iban hacia el este por la costa para establecer una base de patrullas cubierta en la zona de Casa de Puerto Harriet. Tras escoltarlos hasta su posición las tropas quedaron como apoyo, retirándose otra vez al alba; dos noches después, la patrulla tuvo que desalojar su posición, obligada por el preciso fuego de morteros, sufriendo muchas bajas graves. La 3.ª Compañía avanzó de noche para reunir a unos 20 guardias que estaban tratando de desenredarse bajo el fuego. Había que pensar en los campos de minas, pero nadie sabía dónde estaban; tras una noche difícil y peligrosa, volvió el pelotón de reconocimiento, llevado por la Compañía a su batallón en Cava Bluff.

De ahora en adelante, ambas compañías se distanciaron y actuaron por separado. El 11 de junio, las fuerzas de tierra británicas estaban listas para el combate final por Puerto Stanley, y el Comandante, General Jeremy Moore, planeó un ataque en tres fases. En la Fase 1, la Brigada de Comandos tomaría Monte Longdon, Dos Hermanas y Monte Harriet. En la Fase 2, la 5.ª Brigada y el 2.° Paracaidista, ahora bajo el mando de la 3.ª Brigada de Comandos, tomarían Wireless Ridge, Monte Tumbledown y Monte William. Finalmente, en la Fase 3, los Guardias galeses iban a tomar la Colina Sapper. Los Blues and Royals no participaban en la Fase 1, pero la 4.ª Compañía iba a apoyar el ataque de los Guardias Escoceses sobre Monte Tumbledown y la 3.ª Compañía se agrupó con la 2.ª para el ataque sobre Wireless Ridge en la Fase 2. Al alba del 12 de junio, la Brigada de Comandos tomó todos los objetivos, encontrándose muchas veces una feroz oposición, y el ataque fue un éxito completo.

El Teniente Coreth, de los Scorpions, pisó una mina antitanque, que lo levantó un metro del suelo

El ataque de los Guardias Escoceses en Monte Tumbledown en la noche del 13 al 14 de junio se vio precedido por una acción de diversión contra una posición enemiga, al sur del objetivo del batallón, que dominaba la vista del camino principal entre Fitzroy y Port Stanley. La Compañía 4.ª transportaba una fuerte patrulla tras el atardecer, hacia su destino, evitando el fuego enemigo y cubriendo el avance de la infantería. Mientras salvaban un cráter que no habían detectado antes en la pista, el Teniente de Scorpion, Coreth, pisó una mina antitanque que le elevó un metro en el aire y le inmovilizó completamente. Aunque cegados por el fogonazo y conmocionados cierto tiempo, ninguno de los tripulantes estaba herido: «golpeados pero no conmocionados», como comentaron después. El jefe de pelotón se puso rápidamente cerca del Scorpion de Stretton,

cabo de Caballería y continuó dirigiendo el fuego de apoyo, bajo una lluvia de disparos de mortero y de artillería. La lucha que siguió durante dos horas, terminó con la destrucción de la posición enemiga, y entonces, el ataque principal ya iba por buen camino. Las patrullas de los Guardias Escoceses salieron por sus propios medios, todavía bajo un fuerte fuego, a través de un campo de minas y sufrieron otras 2 bajas; en total, 2 muertos y 8 heridos. La Compañía ayudó con éxito al retorno de los supervivientes a lugares seguros, y entonces continuó su apoyo directo al ataque principal, victorioso por fin al alba. El comandante argentino admitiría que el ataque de diversión le engañó totalmente, pensando que era el ataque principal sobre su posición.

Mientras, la 3.ª Compañía volvía a cargarse con más del doble de su munición normal, volvió a cruzar la vía montañosa —esa vez de día, pero no sin incidentes— y se unió al 2.° de Paracaidistas al este de la Casa Estancia, tuvieron que dejar al Cabo de Caballería Dunkey y su Scimitar en Fitzroy, esperando la sustitución de la caja de cambios; fue la única pieza importante que falló durante la guerra y sólo en este vehículo. Cuando pudo avanzar de nuevo, su Scimitar se unió a la compañía para el asalto a Wireless Ridge.

El 2.° de Paracaidistas, que había aprendido de su cara victoria en Ganso Verde, estaba decidido a obtener el máximo apoyo de fuego, de todas las fuentes, incluidos los CVRT. Por ello planificaron el asalto en 4 fases, con apoyo de la 3.ª Compañía en 3 de ellas. Avanzando a pie, el Teniente Innes-Ker reconoció las posiciones de fuego a 300 metros del enemigo, desde donde podía proporcionar el apoyo estrecho tras levantar el fuego indirecto. Los visores nocturnos de los CVRT eran los ojos del batallón, de uso extraordinario para localizar las posiciones enemigas. La cortina de fuego lanzada por la 3.ª Compañía y en particular el uso de la técnica de «zapping» contra las posiciones defensivas argentinas, aseguraron el éxito de la operación.

Al alba, el 2.° de Paracaidistas se había hecho con Wireless Ridge y cuando la 3.ª Compañía se unió a la Compañía D, al extremo este de la sierra, se encontraron con la vista asombrosa de blancos por doquier. La compañía se lanzó al combate con fuego de ametralladora y cañón, pero cuando el jefe de la compañía había lanzado varios obuses de 76 mm al enemigo, comprendió que algo iba mal: el enemigo no se preocupaba de la cobertura ni de la vía de retirada, fiándose de la ruta a Puerto Stanley. Estaban viendo un ejército derrotado y en retirada. Tras confirmarlo con un par de disparos más, prevaleció un sentimiento humanitario para con un enemigo valiente y ordenó un alto el fuego.

Poco después, el jefe de brigada autorizó el avance sobre Puerto Stanley, y la 3.ª Compañía, transportando a los hombres del 2.° de Paracaidistas con la bandera de los Blues and Royals entraba victorioso en la ciudad el 14 de junio.

Derecha: el 12 de octubre de 1982 desfilaron en Londres 1.200 hombres y mujeres que habían participado en la campaña de las Malvinas. Descrito oficialmente como «un acto de agradecimiento a la Fuerza de Tarea», muchos compararon el acto con los desfiles tras las dos guerras mundiales. Los Blues and Royals, representados por dos Scimitar y dos Scorpion, saludan a Lord Mayor de Londres y al Primer Ministro. Abajo: la tripulación de un Scorpion en una pausa durante el avance sin tregua sobre Stanley. A la derecha del cañón de 75 mm se ven los dispositivos de humo del vehículo.





Tripulante de Scorpion, los Blues and Royals, Malvinas 1982

Vestido con chaqueta y pantalones normales de combate DPM, con una bufanda de lana y botas de caña alta para protegerse de los fríos vientos de las Malvinas, este tripulante está equipado con un casco plástico con micrófono adosado. Normalmente, el casco sólo se usa en el CVRT. El tripulante tiene un par de prismáticos normales Avimo, y va armado con un fusil de 9 mm Sterling L2A3 británico. Es común proporcionar medios de autodefensa a las tripulaciones de tanques por si tuvieran que actuar fuera del mismo.

EL CVRT

El terreno pantanoso y quebrado de las Malvinas es tan poco parecido al «país de los Tanques» de la mentalidad convencional, que muchos dudaban que los Blues and Royals pudieran hacer alguna contribución a los combates. Fue una excelente oportunidad para el regimiento de demostrar la agilidad de sus extraordinarios CVRT, el vehículo de Combate y Reconocimiento (Oruga). El CVRT tenía una tripulación de 3 hombres (comandante, conductor y artillero) y un operador de radio; es de diseño lo bastante ligero como para transportarse en un avión C-130, unas 8 toneladas de peso, pero con unas anchas cadenas para reducir la presión nominal sobre el suelo a menos de la ejercida por los pies de un soldado completamente cargado.

El vehículo de recuperación Samson y los tanques ligeros Scorpion y Scimitar, son todas variantes basadas en el mismo chasis Alvis CVRT. El Ejército británico tiene otras variantes, aunque ninguna entró en acción en las Malvinas. Difiriendo principalmente en armamento, los Scorpions y Scimitar se despliegan normalmente en parejas. El Scorpion lleva un cañón antitanque L23A1 que dispara balas HE o HESH. Las balas HESH chocan contra el tanque blanco y explotan, arrojando así sobre la tripulación del objetivo esquirlas de acero letales. También lleva una ametralladora de 7,62 mm L 431. El Scimitar está armado con un cañón Rarden de 30 mm, cuyos proyectiles perforadores de blindados de efectos especiales y otros obuses pueden detener un blindado ligero. Su ametralladora es la L37A1 de 7,62 mm.

El equipo Scorpion-scimitar fue muy valioso en su papel de apoyo a la infantería y es probable que desempeñe un papel fundamental en cualquier conflicto similar en el futuro.

Los SAS fueron la punta de lanza de la ofensiva aliada en Alemania, en 1945

Hacia la primavera de 1945, el III Reich de Hitler se desmoronaba bajo la abrumadora ofensiva de los ejércitos aliados, avanzando simultáneamente desde el este y desde el oeste, y casi toda Francia había sido liberada. La batalla principal había terminado, la última barrera que quedaba entre los aliados occidentales y la tierra alemana era el caudaloso río Rhin, que corría por la frontera oeste alemana desde Suiza hasta el Mar del Norte.

En la noche del 23 al 24 de marzo, británicos y americanos lanzaron los equipos de asalto, cruzando en embarcaciones el Rhin. Avanzando bajo la

Abajo: pisándole los talones a su desmoralizado enemigo, los hombres del Escuadrón A, 1.º SAS, se preparan para asestar un golpe más profundo en las semanas finales de la guerra. Derecha: disfrutando de un descanso bien merecido, los hombres del SAS posan para la cámara. Sus jeeps, con una potente combinación de ametralladoras Vickers K y Browning, dieron lugar a un despliegue terrorífico de fuego letal. Abajo a la derecha: Johnny Cooper (centro izquierda) y Reg Seekings (centro derecha) del Escuadrón A, permanecían en los SAS desde las campañas del desierto. Extremo inferior derecha: Reg Seekings, descansando.



SAS
LA ULTIMA BARRERA



protección de un bombardeo aéreo y artillero masivo, las fuerzas de desembarco se aferraron a su cabeza en la ribera y establecieron las primeras cabezas de puente sobre suelo alemán. Llegó para el SAS el momento de lanzar su ofensiva final en la II Guerra Mundial.

El Brigada Bob Bennet estaba durante el avance en el norte de Alemania, en el Escuadrón D, 1.° SAS, y recordaría más tarde el excitante avance para alcanzar el punto de cruce en la orilla frente a la ciudad de Wesel:

«Cruzamos el Canal en una fuerza de desembarco de tanques y atracamos en Ostende. Desde aquí nos dirigimos hacia el Este atravesando Bélgica y entonces avanzamos por el sur de Holanda, cerca de la ciudad de Venlo. Finalmente llegamos al Rhin, donde nos encontramos con los Buffalos (vehículos de asalto anfibios), que nos iban a llevar al otro lado del río el día 25.

De hecho, el Rhin no fue ningún obstáculo: el 30.° Cuerpo de Ejército nos había preparado el camino en el otro lado. Habían puesto una de las mayores barreras de toda la guerra justo antes de los principales asaltos. En el otro lado, las primeras personas que vi fueron algunos paracaidistas de EE.UU. y nuestros comandos. Nos avisaron que no avanzáramos todavía, porque continuaban aún los combates, pero nos dejaron marchar cuando se les explicó nuestra misión».

Tras alcanzar Wesel, el 1.° SAS se dividió en los cuatro escuadrones que lo componían para preparar la operación de nombre clave Archway (Camino de Arco). La misión tenía dos partes: primera, los escuadrones iban a realizar sus tareas de reconocimiento, para las divisiones aerotransportadas al Este del Rhin; y segunda, iban a realizar profundas incursiones en Alemania para descubrir bolsas de resistencia para que las neutralizase el 21.° Grupo de Ejércitos de Montgomery, aceptar la rendición de unidades enemigas y desarmar a la población local.

Cada escuadrón del SAS era una unidad autónoma, capaz de actuar independientemente durante semanas, golpeando duro y avanzando rápido. Bob Bennet recordaría después la organización ideal de un escuadrón de cara a la compañía:

«Debo decir que había unos 100 hombres en cada escuadrón. El Escuadrón D estaba formado por tenaces irlandeses, un buen equipo, pero un poquito locos. Un escuadrón típico tenía 26 jeeps blindados, y había dos compañías, y tres secciones por compañía».

Los jeeps usados por los SAS en Alemania eran los vehículos perfectos para ejecutar estos golpes profundos en territorio enemigo: duros y fiables, tenían una terrible capacidad de ataque. Bennet, recordando las armas y el diseño, decía:

«Todo el frontal del jeep estaba cubierto por una placa blindada, con cristales semicirculares, antibalas, para proteger al conductor y al artillero delantero. Algunos vehículos tenían también un dispositivo cortaalambres bajo el parachoques frontal.

El armamento era un par de Vickers gemelas para el artillero delantero, otro par para el artillero trasero y un jeep de cada 3 o 4 llevaba una ametralladora pesada de 12,7 mm. El conductor tenía una ametralladora Bren. Utilizamos por vez primera las Vickers en el desierto: disparaban 500 balas por minuto, lo que desmoralizaba bastante al enemigo. Cada arma tenía una petaca de 100, con una mezcla de trazadoras, perforadoras, incendiarias y bolas. Era un arma letal. Cada tripulación tenía también un mortero de 50,8 mm, granadas y abundante munición para sus armas de mano.

Con 190 litros de combustible, la autonomía de cada vehículo era de unos 800 km. Había un tanque de gasolina bajo el asiento del acompañante y otros dos atrás, lo que hacía encogerse al artillero trasero. Le dificultaba para apuntar al objetivo con la ametralladora».

En el avance hacia Hannover, el Escuadrón D estableció pronto su rutina: desplazarse de día, eliminando cualquier oposición, y descansar de noche. Era un régimen duro y peligroso; el escuadrón operaba hasta 110 km por delante de las líneas aliadas. Así recordaba Bob Bennet el procedimiento de parada nocturna:

«Por la noche tomábamos una granja, escondíamos los jeeps y dormíamos en el granero. Siempre buscábamos lugares abiertos, para tener buena visión de la zona y evitar ataques sorpresa enemigos. Normalmente había 3 o 4 centinelas alerta toda la noche. Siempre iban primero los jeeps. Cuando parábamos para pasar la noche, cada tripulación revisaba los neumáticos, la puesta a punto del vehículo y reparaba averías. Todos sabían mecánica y muchos hombres trabajaban con jeeps desde los días del desierto.

Tras unos días, se acabaron las raciones, así que teníamos que vivir de lo que encontrábamos. Siempre buscábamos caserones grandes. Una vez dentro, íbamos a la cocina, donde había, normalmente, grandes jamones colgados sobre el fogón. Pero sólo era en unos pocos sitios, la mayoría de los alemanes andaban escasos de comida».

«Paramos, formamos una piña y, como habíamos previsto, toda la colina se cubrió de fuego enemigo»

Aunque no había oposición en algunas zonas, otros escuadrones se las vieron con unidades enemigas que habían montado cuidadosas emboscadas. Reg Seekings y el Escuadrón A tuvieron que limpiar un núcleo de resistencia particularmente problemática defendida por una unidad blindada:

«El objetivo era un embarcadero del ferrocarril. Nuestros tanques llamaron a los Typhoons, tras ser rechazados por tanques 88. Ordené avanzar bajo su cobertura y evitamos el fuego enemigo».

«No obtuvimos respuesta del enemigo, así que el jefe del Typhoon me preguntó si podía pararme en medio del espacio abierto como señuelo. Me juró que los alemanes sólo dispararían una salva antes que responderles.

Paramos, formamos un racimo y, como habíamos previsto, toda la colina se cubrió de fuego enemigo. El primer disparo pasó sobre nuestra cabeza. Oí gritos de «Blanco» por la radio y los Typhoons dispararon sus cohetes haciendo callar las ametralladoras. Entonces continuamos; empezó a arder una granja. Nos topamos con fuerte resistencia de las unidades del Volksturn, pero les causamos serias bajas. Sin embargo, habían alcanzado mi jeep y me replegué para recibir ayuda médica. Tomamos el embarcadero».

A pesar de encontrar esta rara bolsa de resistencia, los hombres del Escuadrón D mantuvieron su ritmo de avance y llegaron a Hannover la segunda semana de abril. Por primera vez, Bob Bennet veía el grado de destrucción producido por las ofensivas de los bombarderos aliados sobre las ciudades alemanas.

«Recorrimos Hannover, y en verdad quedé impresionado. Creo que no quedaba, tras los bombardeos, un edificio en pie. Para esas fechas, podíamos decir que el Ejército alemán estaba totalmente desmoralizado, derrumbándose. Las únicas bolsas de resistencia que encontramos provenían de los fanáticos de las SS.

LA ULTIMA CAMPAÑA

Durante los meses finales de la II Guerra Mundial, el SAS se vio muy implicado en el avance de los aliados en el norte de Europa. Aunque parte del 2.° SAS luchó en Italia, la mayoría de la Brigada estuvo en servicio en Holanda, Alemania y Noruega. Trabajando solos o con unidades desde blindados, cada escuadrón se utilizó para proteger los flancos de las unidades enemigas, para evitar que el enemigo organizara sólidas defensas y para crear cuñas en bolsas de resistencia. Las misiones podían durar hasta un par de meses. Entre comienzos de abril y mayo de 1945, el SAS belga intervino en la operación Larkswoods, un reconocimiento de batalla en el noreste de Holanda para proteger el flanco izquierdo de un ataque de blindados. Durante el mismo período, el 2.° SAS tomó parte en una misión de nombre clave Keystone (Piedra angular) para desorganizar las fuerzas enemigas opuestas al avance aliado hacia el norte desde Arnhem. La tercera operación de este período, Amherst, llevó al SAS francés al extremo noreste de Holanda, donde ayudaron a las tropas regulares para aislar la retaguardia enemiga. Una vez que cruzaron el Rhin los aliados, los SAS se vieron mezclados en la precipitada persecución de un enemigo ya destrozado. Durante la Operación Howard, Paddy Mayne de la 1.ª SAS, encabezó el avance de la 4.ª División Acorazada Canadiense a Wilhelmshaven. La misión final del SAS en el noroeste de Alemania, conocida por Archway, implicó una penetración profunda hasta la costa báltica y el puerto de Kiel. La entrada en Kiel marcó el final de la guerra con Alemania pero el SAS tuvo una última misión: la ocupación de Noruega. Llegados a mediados de mayo, los SAS intervinieron para concentrar a los simpatizantes nazis y ayudar a la repatriación de las tropas alemanas. La operación con el nombre clave de Apostol, terminó a finales de agosto y el SAS volvió entonces a Inglaterra, terminando su período bélico.



Oficial, 1.ª SAS, Alemania 1945

Este oficial viste la boina roja de paracaidista, con la insignia del SAS y blusón «Denison». Otras piezas del uniforme son pantalones de montar y botas de motociclista. Los dos bolsillos del cinturón, modelo 1937, llevan la brújula y munición para el revólver.

Arriba: los jeeps Willy usados por el SAS en Europa van provistos de chapa blindada y cristal a prueba de balas para proteger al conductor y al artillero delantero. El armamento se compone normalmente de una combinación de Vickers K, montadas a menudo por parejas y ametralladoras Browning. Los tanques de combustible extra le dieron a los jeeps una autonomía de 800 km.

Arriba derecha: a la cabeza de las principales unidades aliadas, se le ordenó al SAS que arrestara a los nazis de primera fila antes que pudieran huir del país. Aquí, dos sospechosos camino de la retaguardia para interrogarles. Derecha: durante sus operaciones de captura, el Escuadrón A trabajaba con el Capitán Hunter de la Field Security Police (izquierda). Ex cazador en Kenia, su tarea fue revisar los historiales de los detenidos.



Dimos buena cuenta de sus 88. Muchas veces estallaba sobre nuestras mismas cabezas una bomba de humo. Estaban usándolas para buscar blancos. Nos dimos por enterados: nunca verías un jeep moverse tan rápido. Si abría fuego un 88, el conductor movía el jeep marcha atrás, como un péndulo, para apartarse de la línea de tiro o ponerse a cubierto».

Los horrores de Hannover, sin embargo, no prepararon mucho al Escuadrón D frente a lo que les aguardaba. Se dirigieron al Noreste, en dirección a la Bahía de Lübeck, y el 13 de abril, descubrieron Belsen, uno de los campos de concentración más importantes del III Reich. Bob Bennet fue uno de los primeros hombres que entró en el campo, y los recuerdos de lo que vio, aún permanecen en su memoria:

«La mayoría de los guardias eran húngaros y parecían estar drogados. Cuando entramos, todavía estaban matando a algunos de los prisioneros, pero el campo eran tan grande que no podíamos hacer nada para evitarlo. Desde luego, yo no había estado nunca en un campo de concentración. Te hace sentirte enfermo: esa pobre gente era sólo piel y huesos. Esperamos en Belsen una hora hasta que llegó el ejército y tomó el control».

Tras dejar las terroríficas escenas de Belsen, el Escuadrón D continuó su avance hacia la bahía de Lübeck. Prácticamente no había resistencia y los hombres se dedicaron a desarmar a los civiles alemanes y aceptar la rendición de las tropas enemigas. El proceso era, en palabras de Bob Bennet:

«En cada lugar al que llegábamos, capturábamos al comandante y le pedíamos que ordenase a los residentes la entrega de armas en la plaza del pueblo. Inutilizábamos las armas o las confiscábamos. En un pueblo requisamos 12 escopetas. Encontramos también cientos de Panzerfaust, un nuevo tipo de arma antitanque.

Había pocos hombres en los pueblos, la mayoría eran mujeres y niños. En una ocasión se nos dijo que las SS controlaban un pueblo. Realizamos un ataque de distracción, pero el lugar estaba desierto, salvo unas pocas mujeres y niños muy hambrientos. A pesar de lo duros que eran nuestros hombres, pronto comenzaron a sacar raciones de los jeeps y dárselas a la población.

A veces topábamos con grupos de soldados alemanes que esperaban para entregarse como prisioneros. Un día, Lofty Collier y yo fuimos a un restaurante para tomar algo. El bar estaba al otro extremo de la habitación. El lugar estaba lleno de oficiales alemanes sentados en torno a las mesas, con sus mujeres. Cuando entramos, sacaron sus pistolas y las dejaron sobre la mesa. Atravesamos la habitación hasta el otro extremo esperando que nos disparasen por la espalda en cualquier momento, pero no pasó nada. Terminamos nuestra bebida y salimos del edificio. Debían estar esperando para entregarse como prisioneros».

Aunque el SAS estaba en contacto con los ejércitos aliados durante su avance a Lübeck, actuaban casi con total libertad. Una vez iniciado su precipitado avance al Báltico, había poca posibilidad de recibir órdenes o instrucciones. Sin embargo, el Teniente Coronel Paddy Mayne coordinaba los escuadrones sobre el terreno y podía correr de unidad en unidad para dar consejos, valorar los avances, entrar en acción y unirse a las fiestas que se hacían. Bob Bennet recuerda una fiesta en particular:

«Nos habían dado palabra de que el Coronel Paddy proyectaba visitar el Escuadrón D, y nuestro jefe, el Comandante Tompkins, sugirió que debíamos celebrarlo un poco. Fuimos al pueblo a por bebidas. Entré en una casa para ver lo que podíamos encontrar. No había gran cosa, salvo un montón de botellas con licores de color y algo de alcohol de madera. Cogimos un gran balde y lo llenamos con todo lo que había. Era un brebaje horrible, pero lo pasamos bien y todos acabamos muy alegres».

«Tras ocuparse del enemigo en las cercanías de Lübeck, el 1.° SAS continuó su ataque sobre el puerto de Kiel»

Camino de Lübeck, el Escuadrón D se topó con los miembros de la Fuerza T, una unidad de científicos de alto nivel cuya tarea era expulsar a los rusos de los puertos bálticos y recoger cuanta información pudieran sobre armas alemanas y equipo militar. Luchando contra reloj, el SAS se introdujo profundamente en territorio enemigo, muy por delante de los ejércitos aliados. Aunque la guerra estaba casi terminada, los alemanes todavía asesinaban prisioneros. Bob Bennet recordaría más tarde un incidente en particular, cerca de la costa báltica.

«Un veterano oficial de Marina alemán llegó a mí y comenzó a farfullar. Mandé buscar al Sargento Ridler, que podía hablar alemán, y comenzamos con el oficial. Me senté y miré pero no entendía palabra de lo que hablaban.

Después, descubrí que el oficial se quejaba de que algunos prisioneros se habían escapado de dos barcos que se hundían. Estaba preocupado porque extendían una enfermedad y había ordenado a sus hombres que les disparasen. Por supuesto, detuve

EXPANSION

A finales de 1943, el Escuadrón de Incursiones Especiales volvió al título original de 1.° SAS y la 2.ª SAS se puso bajo control de la 1.ª División Aerotransportada. En enero de 1944 los militares británicos autorizaron la creación de una brigada SAS para operaciones en Europa. Más tarde, el 1.° y 2.° SAS se unieron para formar el núcleo de una nueva unidad. Aparte de los regimientos originales, el nuevo comandante, Brigadier Roderick McLeod tenía a su cargo la 3.ª y 4.ª SAS, compuestas por tropas francesas, un Escuadrón belga (más tarde 5.ª SAS) y el Escuadrón «F». Las fuerzas totales sumaban 2.000 soldados. El Escuadrón «F» provenía del Regimiento de Coordinación CHQ o «Phantom», al mando el Comandante Hopkinson. La tarea del escuadrón era acumular datos de inteligencia tras las líneas enemigas y enviarlos a la base. Dos patrullas de la unidad se adscribieron a la 1.ª y 2.ª SAS, mientras que franceses y belgas tuvieron su propio grupo de señales. La brigada HQ trabajó en muchas unidades diferentes del SAS: el 46 o 38 Grupo de la RAF, utilizados para infiltrar hombres y equipos, el Control de Operaciones Especiales, y la 1.ª División Aerotransportada. En febrero de 1945, McLeod abandonó la brigada y su puesto lo ocupó el General de Brigada Mike Calvert, un ex-Chindit con gran experiencia en guerra no convencional. Calvert encabezó el SAS hasta el final de la guerra en Europa. Tras la rendición alemana en mayo de 1945, la brigada fue disuelta pronto: el 5.° SAS se incorporó al Ejército belga el 21 de septiembre, y el 3.° y 4.° SAS pasaron al control del Ejército francés el 1 de octubre. Una semana después se disolvió el 1.° y 2.° SAS. Durante las operaciones del SAS en Europa, la brigada mató o hirió a unos 8.000 soldados enemigos y capturó 23.000 más. El SAS tuvo cerca de 350 bajas durante la campaña.

A finales de marzo de 1945, los aliados occidentales habían establecido una cabeza de puente al este del Rhin. La resistencia alemana sucumbía ante la extraordinaria presión en todos los frentes, y a mediados de abril, los soviéticos alcanzaron el Oder; comenzó la carrera de los aliados occidentales y orientales, y los escuadrones de la 1.ª y 2.ª SAS se adelantaron a las líneas aliadas, efectuando sus tareas de reconocimiento en penetración profunda. Hacia el 3 de mayo, sólo unos días antes del final de la guerra en Europa, el Escuadrón D, 1.º SAS había penetrado incluso hasta Kiel.



Foto principal: un jeep del Escuadrón D corre hacia Kiel a principios de mayo de 1945, como último capítulo del heroico viaje del SAS desde el deslumbrante calor del desierto a las fértiles llanuras del norte de Alemania. Acompañados por científicos de primera línea de la Fuerza T, el escuadrón buscaba detalles de un arma secreta alemana. En el viaje al Báltico, el Escuadrón D capturó una pista de lanzamiento de bombas volantes V2. Sin embargo, fueron los Inns del Regimiento Court quienes se llevaron el mérito (abajo). Extremo inferior, izquierda: un equipo de oficiales del SAS en reunión al aire libre frente a un coche de exploración Daimler Dingo. Extremo inferior, derecha: los hombres del Escuadrón D hacen una pausa ante una granja alemana. Durante los períodos de descanso, el SAS se aprovechó de los alimentos y el refugio proporcionados por las granjas. Abajo, extremo derecha: la SAS celebró la noche de la victoria en Bruselas a su manera.

esto. El Sargento Ridler se irritó mucho y arrancó la Cruz de Hierro del cuello del alemán».

Tras vérselas con el enemigo cerca de Lübeck a finales de abril, el 1.° SAS recibió la orden de presionar sobre el puerto de Kiel. El Escuadrón D se dividió en distintos grupos, para llevar a los miembros de la Fuerza T a sus objetivos, la base de submarinos y la fábrica de armas Walter. A Bob Bennet le parecía la misión más incierta de la operación:

«Salí con el Comandante Tompkins y ocho jeeps, avanzando recto sobre Kiel, un largo viaje. Pensé que habíamos hecho locuras en el pasado, pero esta vez, de verdad era el límite: 100 o 110 km por delante del punto de apoyo más cercano. Por el camino, nos topamos con un fortín. Pensaba que iba a haber algo de acción, pero para nuestro asombro, los alemanes a cargo del puesto salieron con las manos en alto.

Kiel estaba casi vacía. Producía una sensación extraña. Allí estábamos, en medio del lugar, esperando que los alemanes abrieran fuego en cualquier momento, y sin embargo no había un alma».

A diferencia de Hanover, Kiel había sobrevivido a lo peor de los bombardeos aliados.

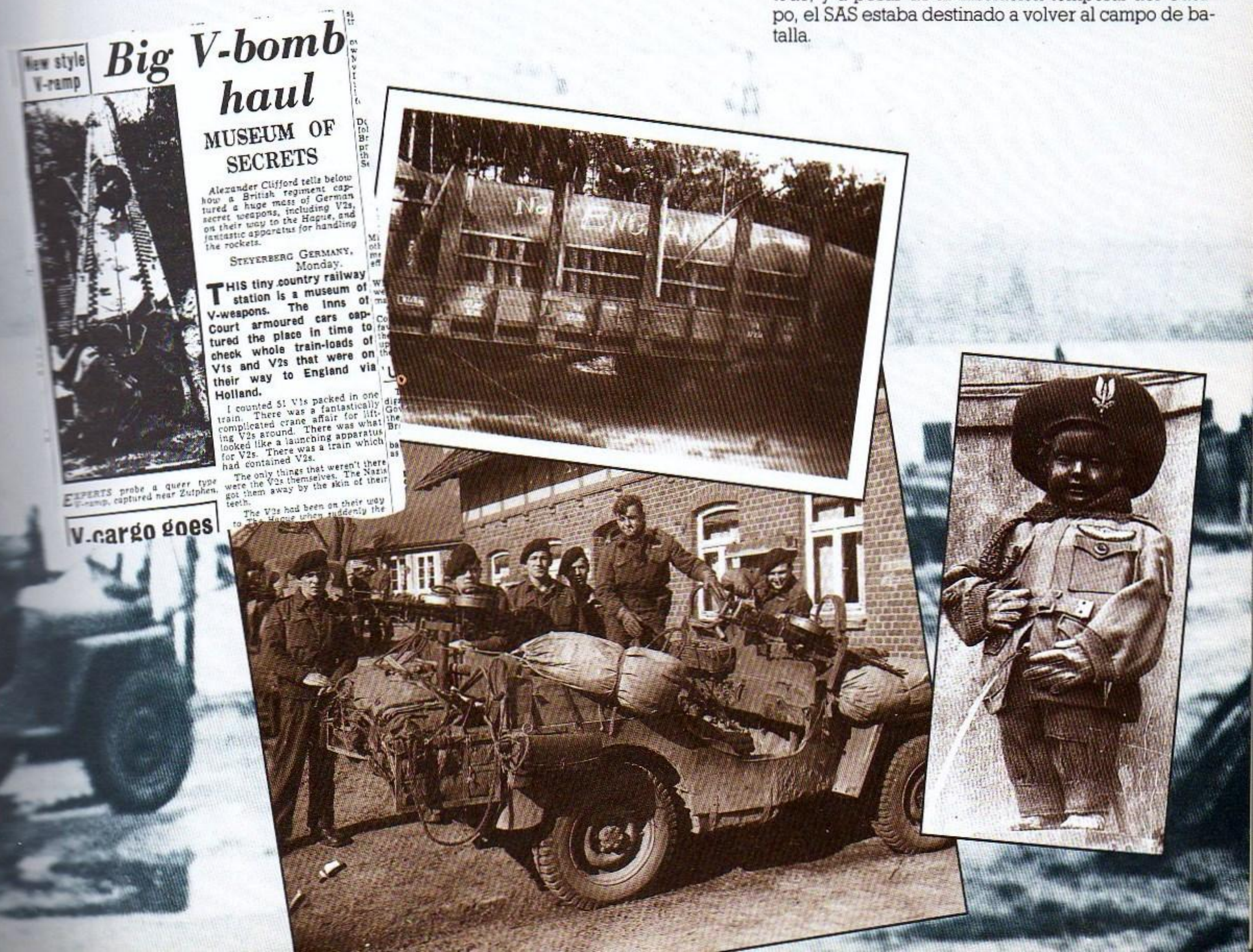
«Fuimos al cuartel de la Marina en Kiel. Me senté fuera del edificio mientras que el Comandante Tompkins y un miembro de la Fuerza T entró a echar un vistazo. Parecían estar intentando convencer a un veterano oficial alemán para que se rindiese. Momentos después salieron diciendo que aceptaba poner fin a la resistencia.

Desde aquí fuimos al canal y vimos a un barco que intentaba escapar. Alineamos nuestro jeep sobre los muelles y lo cercamos a disparos de Vickers. Volvió el bote y dos noruegos nos contaron lo que había pasado. Los alemanes habían llevado prisioneros al canal, los habían esposado por parejas y lanzado por la borda».

Kiel marcó el final de la participación del Escuadrón D en la lucha por el Noreste de Alemania y todo el 1.° SAS recibió orden de retornar a Ostende para regresar a Inglaterra. Los hombres del Escuadrón D abandonaron Kiel el 3 de mayo y regresaron a Bélgica. Bob Bennet recordaría más tarde el viaje: «Estábamos a unos 200 km de Bruselas tomando café cuando anunciaron por radio la rendición alemana. Lo celebramos en Bruselas. Recuerdo que alguien guió uno de nuestros jeeps a un bar y pidió bebidas. Para nosotros era un tremendo alivio que la guerra hubiera terminado».

El SAS, sin embargo, tenía una última misión que cumplir. Noruega estaba ocupada todavía por las tropas alemanas, que tenían que ser desarmadas y repatriadas. Tras volver a Inglaterra el SAS voló a Stavanger y entonces comenzó la limpieza. La tarea duró cuatro meses y la SAS volvió a Inglaterra. En octubre de 1945, el 1.° y 2.° SAS fueron disueltos.

El SAS había estado en acción 4 años justos. En este tiempo, había desempeñado un papel fundamental en el Norte de Africa, Italia, Francia y Alemania, arrebatando la iniciativa al enemigo a cualquier precio y mostrando una notable pericia. La gran visión de David Stirling se había cumplido en todo, y a pesar de la disolución temporal del Cuerpo, el SAS estaba destinado a volver al campo de batalla.



New style V-ramp

Big V-bomb haul

MUSEUM OF SECRETS

Alexander Clifford tells below how a British regiment captured a huge mass of German secret weapons, including V2s, on their way to the Hague, and fantastic apparatus for handling the rockets.

STEYERBERG GERMANY, Monday.

THIS tiny country railway station is a museum of V-weapons. The Inns of Court armoured cars captured the place in time to check whole train-loads of V1s and V2s that were on their way to England via Holland.

I counted 51 V1s packed in one train. There was a fantastically complicated crane affair for lifting V2s around. There was what looked like a launching apparatus for V2s. There was a train which had contained V2s.

The only things that weren't there were the V2s themselves. The Nazis got them away by the skin of their teeth.

The V2s had been on their way to The Hague when suddenly the

EXPERTS probe a queer type V-ramp, captured near Zutphen.

V-cargo goes



BATALLA POR BEAUFORT

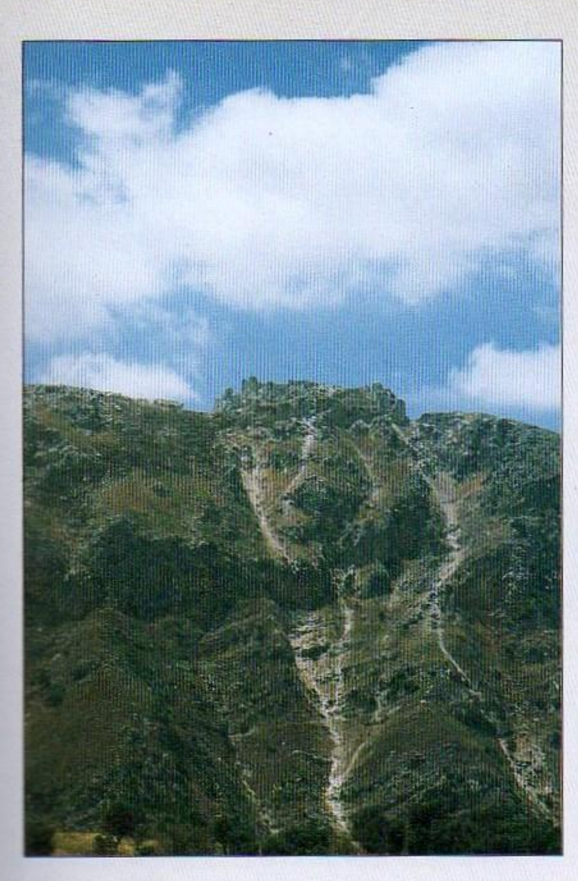
En 1982, la Infantería de la Brigada Golani se deslizó por las murallas del castillo de Beaufort, bastión de la OLP que nunca había sido tomado antes al asalto

Kala'at-E-Shkif es el nombre árabe del antiguo castillo de cruzados de Beaufort, que se yergue sobre una estrecha cresta en los Altos de Arnoun, vigilando el río Litani al sur del Líbano. Durante siglos, esta fortaleza prohibida ha resistido el bombardeo en vastas campañas: su posición a caballo en la cresta, que cae 700 metros en picado por paredes terroríficas hasta una garganta, es casi totalmente inaccesible y sólo admite aproximación desde el Norte. Durante años, la fortaleza ha estado en poder de diversos jefes militares, y en junio de 1982 se había convertido en un bastión clave de la Organización para la Liberación de Palestina (OLP).

La OLP usaba Beaufort como un puesto de observación de avanzada y base artillera, desde donde bombardeaban continuamente los asentamientos israelíes en los distritos fronterizos de Galilea y el enclave de los cristianos libaneses en el sur del Líbano. La OLP había reconstruido parte del viejo castillo y aumentado las fortificaciones con cañones, sacos de arena y sistemas de trincheras. Dentro de la fortaleza misma, controlaban una compleja red de pasadizos subterráneos y cámaras almacén. Según las apariencias, Beaufort era inexpugnable. Los repetidos bombardeos de las Fuerzas Aéreas Israelíes habían conseguido poco a la hora de desalojar a los ocupantes palestinos de su «nido de águilas» en la línea del frente, a 5 km de la frontera israelí.

Para las fuerzas israelíes que entraban en Líbano, eliminar de Beaufort la amenaza de la OLP sobre su territorio norte y las bases de la OLP en los Altos de Arnoun eran objetivos clave, pero sin el control de los tortuosos pasos montañosos del Sur sería imposible, lanzar las fuerzas principales y los blindados, en su ofensiva de dos frentes sobre el corazón de la zona controlada por la OLP en el Líbano. La tarea de punta de lanza de las Fuerzas de Defensa Israelíes (FDI) y la desalentadora tarea de neutrali-

Defendido por la Brigada Kastel de la OLP (Organización para la Liberación de Palestina), el castillo de Beaufort se consideraba invulnerable a los ataques directos. Situado en una escarpada cresta (arriba a la derecha) la posición era un enjambre de trincheras, cañones y pasadizos subterráneos. (Abajo). La ocupación del castillo daba a la OLP un puesto de vigilancia sobre los asentamientos del norte de Israel (derecha) y les permitía hostigar con fuego artillero a la población local. El 6 de junio de 1982, la Brigada Golani lanzó un ataque atrevido contra el castillo, como preparación de un profundo golpe en el Líbano central. Arriba: insignia de brazo de la brigada de infantería israelí.



zar la fortaleza de la OLP correspondió a la Brigada Golani.

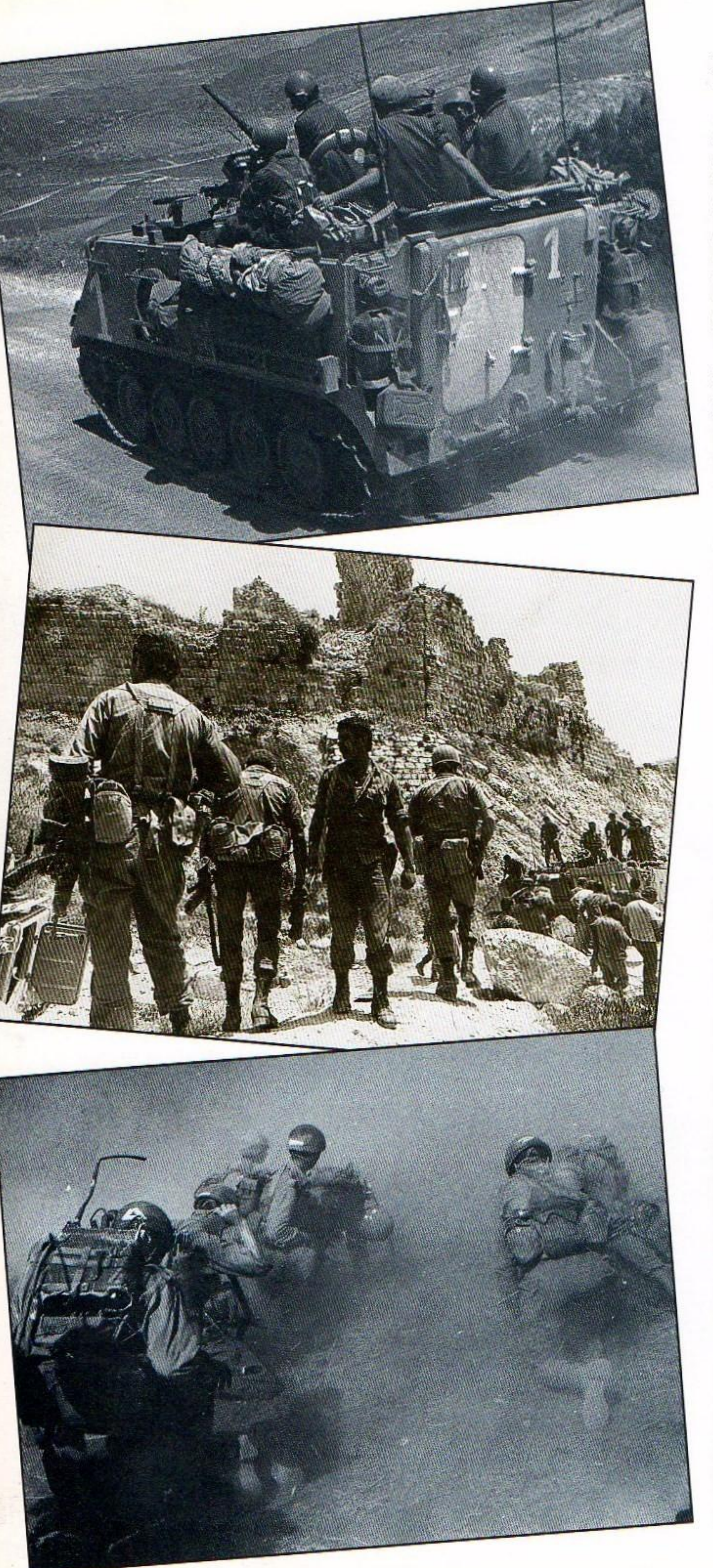
A las 11,00 h del domingo 6 de junio de 1982, el Batallón Bokin Harishonim de la Brigada Golani cruzó la frontera libanesa y comenzó a avanzar sobre los Altos de Arnoun. A medida que los tanques y los transportes blindados de personal (TOA) Zelda M113 avanzaban montaña arriba por la carretera, una fuerte cortina artillera hacía llover toneladas de explosivos potentes sobre los enclaves de la OLP en la fortaleza de Beaufort. En el cielo, los aviones de las Fuerzas de Defensa Israelíes hacían vuelo tras vuelo, atacando los cañones antitanque de la OLP, nidos de ametralladoras y vigías, en un intento de desalojar las fuerzas defensivas.

Se combatió en muchos enfrentamientos sangrientos, en un intento de la OLP por detener a los israelíes

Pero el avance inicial de los Golani era demasiado lento. Se quería lanzar el ataque sobre la fortaleza principal durante las horas de luz, pero a medida que pasaban las horas se hacía evidente que había que posponer el ataque. A principios de la noche del domingo, la vanguardia de las fuerzas israelíes alcanzaron finalmente el pueblo de Arnoun, el principal obstáculo a su avance sobre Beaufort. Los tanques se situaron en posiciones opuestas a la fortaleza, y devolvieron los disparos que les lanzaban las

LA BRIGADA GOLANI EN EL LIBANO

Cuando el gobierno israelí decidió llevar a cabo los planes de la Operación Paz para Galilea, la Brigada Golani de Fuerzas de Defensa Israelíes (FDI) se seleccionó como punta de lanza de los principales golpes de la invasión. El primero, compuesto por el Batallón Gedeón de la Brigada, parte de la unidad de patrullaje de avanzada (UPA), un batallón de tanques y una unidad antitanque, iba a cruzar el puente de Alkaya y continuar subiendo por la costa para enfrentarse con la OLP en Sidón, antes de golpear sobre Beirut. El segundo, compuesto por el Batallón Harishonim, el resto de la UPA y una brigada de ingenieros, iba a tomar el castillo de Beaufort y Nabatiya. A medida que las fuerzas de la costa se aproximaban a Beirut el 10 de junio, se encontraron con una fuerza mixta de sirios y guerrilleros de la OLP en Kfar Sil, ocupando el último puente en las alturas próximas a la ciudad. Considerada la carretera como casi impenetrable por las fortificaciones defendidas por artillería y tanques, los bulldozer de la brigada crearon una pista desde el pueblo de Doha, para golpear a los defensores por el flanco. A pesar de una serie de alto el fuego, durante los cuales hubo que parar el trabajo en la carretera, la brigada Golani entró en Kfar Sil, encontrándose con un silencio total. De repente, el poblado se convirtió en un infierno de disparos, con francotiradores diezmando a los israelíes. Los Golanis lucharon casa por casa, encontrando atacantes sirios en los patios, camuflados, a medida que limpiaban el pueblo. Finalmente, se aseguró la posición, y los Golanis pudieron posar su mirada en Beirut, su objetivo final. Tras su victoria, los hombres se unieron al grupo central de la brigada, en Bahamdoun, sobre la autopista Beirut-Damasco, para participar en la batalla central de la operación.



posiciones de la Brigada Kastel de la OLP, en el pueblo y en el castillo tras él.

Los tanques y la unidad de patrulla de avanzada (UPA) comenzaron a avanzar entonces a través de intenso fuego y de muchos choques breves y sangrientos, intentos de la OLP por detener el avance israelí. Caía la noche y, como aumentaba el fuego de la OLP y las bajas israelíes, los Golanis sufrieron un duro golpe. A raíz del avance de los blindados y de los TOA de la UPA, su oficial de mando fue alcanzado por un balazo de RP6, que explotó, dejando al comandante de la unidad con una grave herida en el estómago. Las repetidas llamadas al puesto de mando no obtuvieron respuesta; la fuerza de asalto se detuvo y el ataque se desorganizó.

Entonces, en la noche, mientras los sitiados Golanis intentaban reorganizarse y poner a cubierto de la lluvia de proyectiles enemigos, llegó la esperanza (un mensaje de radio): «Que nadie se mueva. Gonni está en camino».

Gonni tomó su fusil de asalto Galil y avanzó a la carrera 700 m para alcanzar a sus hombres

El Comandante Giora «Gonni» Hernik había sido comandante de la UPA hasta sólo una semana antes de la invasión. Había completado su servicio en el Ejército y debía recibir llamada de la reserva. Pero cuando llegó la movilización general, volvió a su unidad, y le dijo al comandante que quería realistarse allí a cualquier precio. Cuando llegaron noticias de la pérdida de los TOA y del comandante de la fuerza en Arnoun, Gonni recibió inmediatamente el mando de la UPA. Apresurándose por la tortuosa carretera de montaña para unirse a sus compañeros lanzó su propia llamada clave personal, «Líder de la Venganza», que dio nuevos ánimos a los agobiados soldados. Uno de ellos recuerda el sentimiento y la inyección de moral cuando se escuchó la llamada:
«Nos vino caído del cielo. Siempre era bueno saber que él estaba al mando, pero ahora era incluso mejor. Todos pusieron gran confianza en Gonni, y era bueno saber que volvía a tomar el mando».

Pero el respeto hacia Gonni por parte de sus antiguos colegas no era sólo una cuestión de liderazgo; como decía un soldado:
«El Beaufort era de Gonni. Conocía el lugar por los ejercicios. Era como si hubieran mandado un experto a resolver el problema».

Cuando llegó Gonni a la unidad, sus TOA se pusieron a la cabeza, pero los problemas de los Golani estaban lejos de resolverse. Justo en medio del pueblo, el conductor de Gonni perdió el control del vehículo, volcando. Milagrosamente, la tripulación sólo sufrió heridas leves, y a pesar de recibir un golpe muy doloroso en la espalda, Gonni tomó su fusil de asalto Galil y avanzó a la carretera 700 m para alcanzar a los hombres de la fuerza atacante. Una vez al mando, reorganizó rápidamente sus tropas y volvió a analizar la situación. El plan original había sido realizar un ataque con TOA sobre la fortaleza y sus defensas, apoyado por tanques, pero ahora estaba oscuro, y decidió lanzar al ataque a pie desde un punto inicial avanzado.

En la negrura de la noche, era difícil mantener formados a los TOA mientras avanzaban hacia la línea inicial y Gonni, con gran riesgo por su parte, encendió los faros de su vehículo para dar un punto de referencia a los otros transportes. Finalmente, los vehículos se pusieron a cubierto y Gonni pudo enviar a una de las tripulaciones de TOA en ayuda de la tripulación del vehículo accidentado y proporcionar primeros auxilios a los heridos.

Izquierda: sobre un TOA M113, la infantería de Golani penetra en el sur del Líbano al comienzo de Paz para Galilea. Conocido como Zelda por los israelíes, el M113 formaba la columna vertebral de la capacidad de transporte. Abajo izquierda: tras la caída de Beaufort, se les ordenó desplazarse a la vital autopista Beirut-Damasco. Aquí, la infantería, armada con Gahl, se prepara para volver a montar en sus Zeldas. Extremo inferior izquierdo: la toma de la fortaleza se debió en gran medida al duro y realista entrenamiento de la Brigada. Derecha: un solitario miembro de la FPU (unidades de patrulla de avanzada) busca en la distancia signos del enemigo.

Castillo de Beaufort

Brigada Golani, junio 1982

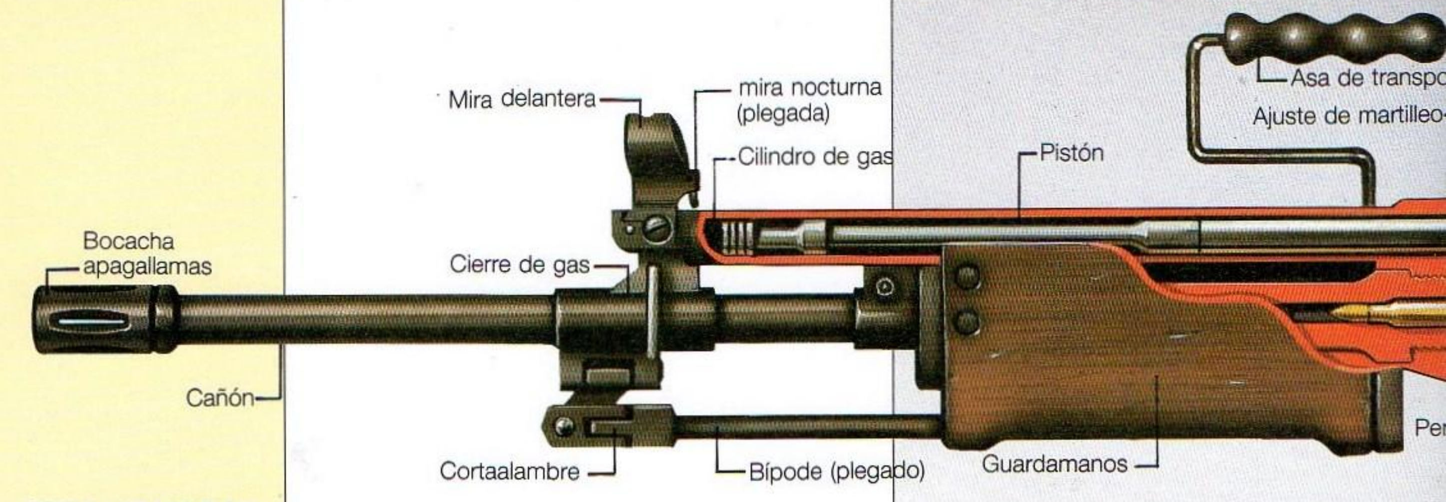
El domingo 6 de junio de 1982, las Fuerzas de Defensa israelíes lanzaron su ataque sobre la OLP en el sur del Líbano, con un asalto combinado por tierra y mar en el sector costero próximo a Tiro. En el centro, el ataque fue encabezado por la Brigada Golani, que presionó sobre el puente de Akaya y se aseguró Arnoun antes de enfrentarse a las fuerzas de la OLP en sus bien sentadas posiciones del castillo de Beaufort.

Arnoun

6 de junio 11,00 h. La Brigada Golani penetra en Líbano y avanza hacia Arnoun, cruzando el río Litani por el puente y llega el pueblo al comienzo de la tarde. Los soldados de cabeza chocan con las fuerzas de la OLP en Arnoun y presionan sobre el castillo.

Castillo de Beaufort

Bajo el fuego de posiciones de la OLP desde el pueblo de Arnoun, la Brigada Golani avanza sobre el castillo desplegando los tanques hacia el sur. **22,00 h** Tras feroces combates contra la OLP, la Brigada adopta posiciones defensivas. Durante la noche, se repliegan las restantes fuerzas de la OLP.



OPERACION PAZ EN GALILEA

Cuando el grupo palestino escindido Abu Nidal intentó asesinar al embajador israelí en Londres, Shlomo Argov, el 3 de junio de 1982, el Gobierno israelí respondió con fuertes bombardeos sobre las posiciones palestinas en el Líbano. A su vez, la OLP bombardeó 23 asentamientos israelíes a lo largo de la frontera libanesa, y el 6 de junio, Israel lanzó la Operación Paz en Galilea, para arrebatarle a la OLP el sur del Líbano. Sin embargo, fue tal la concentración de tropas israelíes en la frontera que dos «halcones» del Gobierno israelí, el Ministro de Defensa Ariel Sharon, y el Jefe del Gabinete Rafael Eitan estaban ansiosos de aprovechar la ocasión para enfrentarse no sólo a la OLP, sino también a Siria. Las fuerzas israelíes se dividieron en tres grupos. Unos 22.000 hombres, con 220 tanques, se abrieron camino hacia el norte por la costa. En el Líbano central, 18.000 hombres y 220 tanques, incluidos los de la Brigada Golani, se dirigieron a los Altos de Arnoun y al castillo de Beaufort, el baluarte clave de la zona. En el Líbano oriental, 38.000 hombres y 800 tanques avanzaron hacia las posiciones sirias del valle de la Beqaa. Las fuerzas de la costa y del centro se unieron en Zaharani y avanzaron para tomar Sidón, bajo fuerte control de la OLP, continuando su avance sobre Beirut. Mientras, Siria había reforzado sus baterías SAM en el valle de la Beqaa antes de la guerra. El 9 de junio, Israel destruyó tanto éstas como 22 cazas sirios, sin pérdidas por su parte. El 25 de junio, se anunció un alto el fuego entre Israel y Siria, y la OLP en Beirut se convirtió en el foco central de atención israelí.

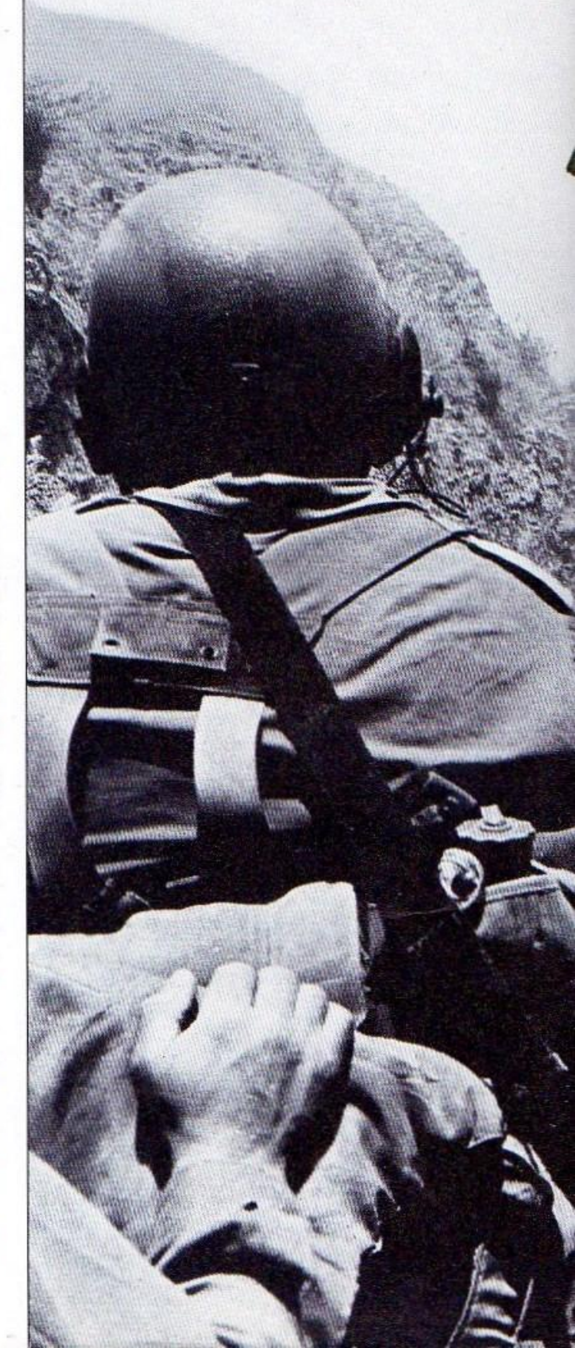
La fuerza de asalto Golani estaba ahora a unos 200 m del Beaufort, y todavía bombardeados por la OLP desde el pueblo y el castillo, Gonni desplegó a sus hombres. Yuval y su tripulación iba a desplegarse por la izquierda para dar cobertura de fuego al resto de las fuerzas, mientras los tanques con Erez y su tripulación iban a avanzar constantemente para tomar las defensas del Sur, incluidas las antenas, varios nidos fortificados de cañones y otros dos edificios. Motti y Abu recibieron la misión de tomar las defensas del Norte a espaldas de la fortaleza y muchos otros puntos de fuego. Gonni mismo tomaría el mando directo del ataque y desplegaría sus fuerzas cuando fuese necesario en la batalla.

A mitad de camino hacia su objetivo, Motti se dio cuenta, estremecido, que sólo le quedaban 10 hombres

Zwika, comandante de la unidad de tanques, relata el ataque sobre las defensas del Sur:
«Atacamos las defensas externas y hallamos entonces una fuerte resistencia en el búnker principal. Aislamos la zona mientras el resto de la fuerza venía a limpiarla. Se luchaba por todos los lados, siendo difícil identificar las fuentes de fuego enemigo. Erez informó que le habían herido y que su unidad era hostigada desde un emplazamiento. Organicé a bastantes de mis hombres, tanquistas y UPA. Atacamos el emplazamiento y matamos a todos los terroristas que había allí.
La unidad de Avivi se vio bajo un fuerte fuego, que venía del Sur, de las colinas circundantes. Lanzamos una cortina de fuego con cañones y antitanques, y atacamos de nuevo con nuestra improvisada unidad. Avivi nos dio cobertura y destruimos las posiciones. Pudimos dirigir nuestra atención al búnker central, de donde salían disparos de armas cortas constantemente. Disparamos granadas antitanque y lanzamos explosivos y granadas en el búnker hasta silenciar el fuego».

La batalla continuaba con furia, y como los israelíes penetraban profundamente en las defensas de la OLP, los grupos de soldados de la FDI y la OLP se encontraban a menudo cara a cara sin aviso previo en la ratonera que era la fortaleza. En el lado norte, donde Motti y sus hombres iban a asaltar las defensas y penetrar en el castillo mismo, la lucha era también enconada. Motti y sus hombres cargaron. Un soldado quedó para cubrir a Motti y su grupo de 20 hombres cuando comenzaron éstos su avance so-

Arriba: el fusil de asalto Galil de 5,65 mm de diseño israelí, con culata plegable
Abajo: enarbolando la bandera del Líbano, los Zeldas de la Golani encabezan el avance sobre Beirut.





Calibre: 5,56 mm
Longitud (culata extendida): 97,9 cm
Peso: 4,9 kg
Cargador: petaca de 12, 35 o 50 tiros
Cadencia de disparo: 650 dpm
Velocidad inicial: 980 m/sg

bre la fortaleza. A medio camino hacia su objetivo, Motti se dio cuenta, estremecido, que sólo le quedaban 10 hombres. Continuó la lucha; al rodear una curva se encontraron de frente a Gonni. Motti describió la siguiente fase de la acción:

«Le dije a Gonni lo que había pasado pero él me pidió que continuara el ataque. Avancé a la carrera y alcancé la trinchera. Lancé una granada y una ráfaga de arma automática. Abu saltó por la derecha. Yo también avancé pero me encontré con que la trinchera era tan estrecha que no podía girar ni avanzar. Ví a Abu dar la señal de todo listo, cuando Razi y Ami vinieron, pero no podían ir más allá que yo. Salí de la trinchera para dejarlos pasar antes de volverme y seguirlos con dificultad. Una ráfaga de ametralladora alcanzó a Abu y Ami. Salté y le dije a Ami que se ocupase de Abu y Razi. Le grité a Eitán que tenía un lanzagranadas. Silenció la posición. Entonces llamé a Gonni y le dije que sólo me quedaban tres hombres. «De acuerdo, sigo mi camino», replicó él».

Motti continuó con sus fuerzas. La trinchera era tan estrecha que decidió salir de nuevo, pero eso significaba exponerse al fuego enemigo. Se abrió camino a lo largo de la trinchera, saltando de lado a lado, disparando y lanzando granadas todo el rato.

Llegó entonces Gonni con algunos refuerzos y continuaron juntos limpiando la trinchera de la misma forma (saltando de la trinchera, arrojando granadas y entrando otra vez).

Entre ellos, esta pequeña fuerza silenció toda la trinchera a excepción de una posición muy fuerte, Motti lanzó muchas granadas, sin resultado. Gonni se unió al ataque con granadas pero mientras pasaba delante de una rendija de disparo fue alcanzado por una bala a bocajarro, que le mató casi inmediatamente. De nuevo se quedaban sin comandante los Golanis. Motti siguió los pasos de Gonni y tomó el mando de la operación, desplazando a los hombres en posiciones defensivas.

Desde las 22,00 h hasta el alba, la lucha por Beaufort continuó igualada. En un momento dado, se vio a muchos combatientes de la OLP huir corriendo de la fortaleza. Los israelíes abrieron fuego sobre ellos pero a esa distancia era imposible decir si habían



Izquierda: con la dureza de la batalla reflejada en el rostro, un Golani solitario hace una pausa en la acción durante la lucha por Beaufort. Tras muchas horas de encarnizados combates en que hubo que expulsar a los defensores del laberinto de trincheras, ondeó sobre la fortaleza la bandera israelí. El coste había sido elevado: muchos de los más enérgicos oficiales habían sucumbido al fuego enemigo al encabezar el avance. Abajo: bajando del castillo. La salvaje lucha nocturna del 6 al 7 de junio asestó el principal golpe a la presencia palestina en el sur del Líbano y el vacío de poder fue llenado por las milicias cristianas del Comandante Saad Haddad.

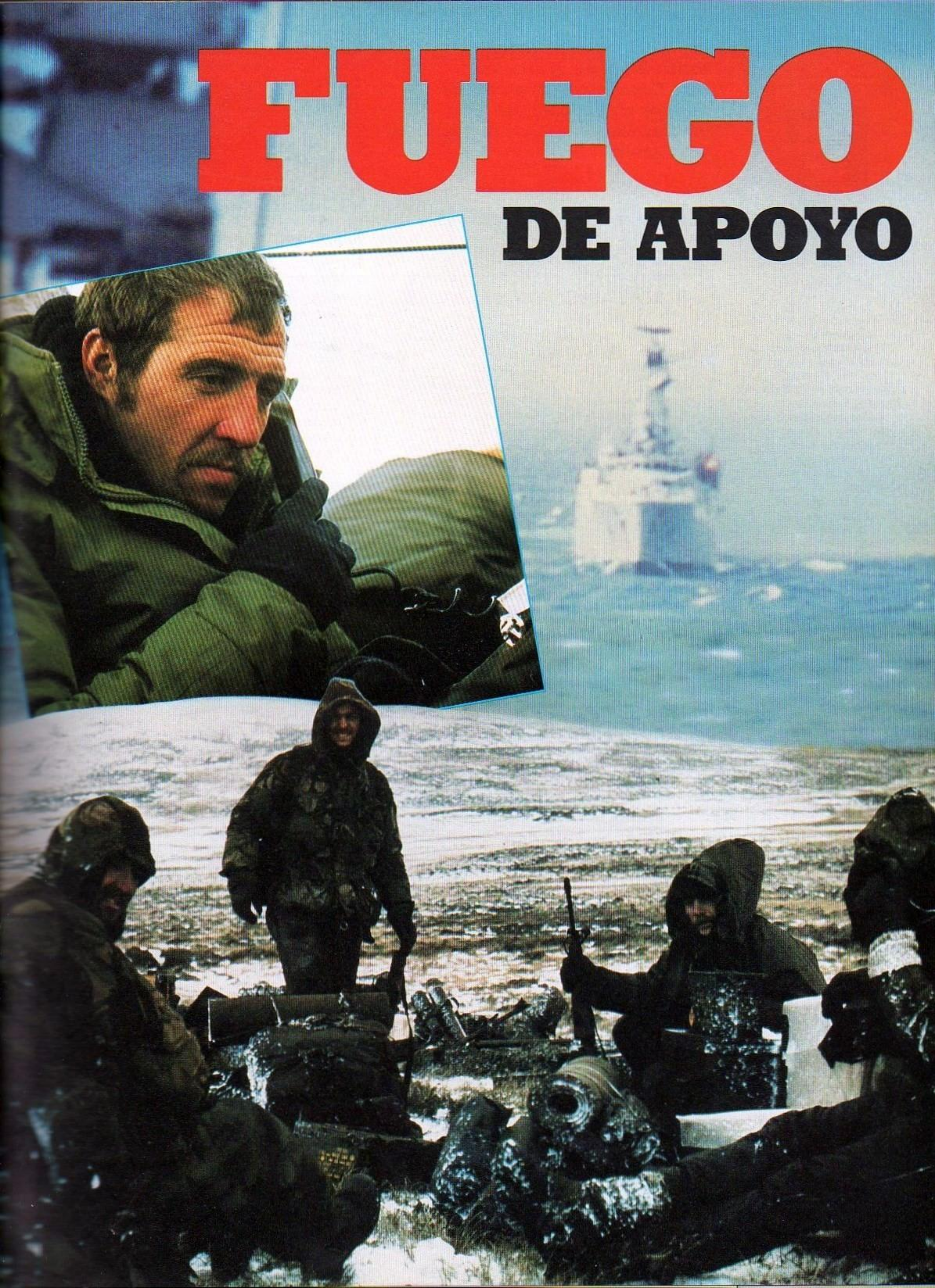
alcanzado a alguno. Más tarde, por la mañana, descubrieron que los palestinos habían escapado bajando por una escalera de cuerda desde la fortaleza.

Cuando se extendió la noticia de la muerte de Gonni, el mando de la Brigada envió a su oficial de operaciones para que tomase el mando. Camino de Beaufort, su TOA se vio bajo fuerte fuego de los cañones de Arnoun, pero a pesar del ataque, asestó el golpe final sobre Beaufort. Primero había que llevar a los heridos a un punto central, incluso aunque fuese imposible evacuarles en helicóptero por el mal tiempo y los continuos combates. Con los heridos bajo vigilancia, una unidad al mando de Tamir iba a trepar hasta el tejado de la fortaleza, ocuparlo y cubrir a los demás con sus armas. Dos unidades al mando de Motti iban a terminar la misión limpiando las trincheras.

Los pocos defensores supervivientes de la acción nocturna escaparon ocultos en la noche

Sólo un tanque se encargó de cubrir esta fase final del asalto y las unidades se separaron y se dirigieron a las tareas asignadas. En su camino descubrieron que los pocos defensores supervivientes habían escapado al amparo de la oscuridad. El inexpugnable Kala'at-E-Shkif había caído por fin en manos de la Brigada Golani, tras una de las más duras batallas de toda la operación encaminada a expulsar a la OLP del Sur del Líbano.

FUEGO
DE APOYO





BATERIA 148

La Batería de Observación de Avanzada del 148.° Comando (Meiktila), Artillería Real, es la última unidad comando superviviente de la II Guerra Mundial, reclutada tanto de la marina como del ejército británico, y conserva la insignia de guerra de Operaciones Combinadas, con un ancla, un subfusil Thompson y un águila. Durante muchos años, hubo dos baterías anfibias de observaciones, una con base en Singapur y otra en Hamworthy, en el Reino Unido. Se forma un único regimiento, la 95.° Unidad de Observación Avanzada (95 FOU) y se establecen dos baterías en Hamworthy como parte de los Equipos de los Royal Marines. En 1975, la 95 FOU se redujo de tamaño, para convertirse en la 148.ª Batería, en el 2.° Regimiento de Comando, el regimiento artillero de la 3.ª Brigada de Comando. La batería iba a proporcionar equipos de información para apoyar tanto a las brigadas paracaidistas como a las de comando, la Fuerza Móvil Aliada (tierra) y el Escuadrón Especial de Botes, pero la unidad más pequeña vio que era imposible cumplir con esas tareas. Antes de la campaña de las Malvinas se estaban discutiendo recortes en la 3.ª Brigada de Comando, y la 148.° Batería parecía la víctima más probable. La Operación Corporate alteró radicalmente la posición de la 148.ª Batería. Los comandantes de campo comprendieron rápidamente el valor inestimable del fuego de artillería naval cuidadosamente dirigido, y también el de los hombres entrenados para infiltrarse en pequeños botes o en paracaidas a posiciones de observación de avanzada.

Los hombres de la Batería de observación de avanzada, 148.° Comando, aplastaron los blancos argentinos, que amenazaban la cabeza de playa de San Carlos.

Tras el desembarco en San Carlos, Malvina Oriental, el 21 de mayo de 1982, las Fuerzas Especiales Británicas comenzaron de inmediato a planificar y ejecutar operaciones antes del ataque final sobre Puerto Stanley. Se enviaron equipos de reconocimiento a posiciones clave en las islas, y las patrullas del Servicio Especial Eéreo (SAS) presionaron en el Centro de la isla hacia Monte Kent.

Mientras, el atraque en San Carlos estaba bajo la constante amenaza de una gran guarnición argentina en Malvina Oeste. Era una brigada de infantería, con base en Bahía Fox, al sur de la isla, un gran batallón con al menos una batería de campaña, muchas baterías antiaéreas y bastantes helicópteros. Otro grupo de batallón tenía su base en Puerto Howard, en el norte, y en el extremo occidental de las islas había también pequeñas guarniciones argentinas.

OBSERVACION DE AVANZADA

La dotación de la 148.ª Batería está formada por radiooperadores de la Royal Navy, cañoneros de la Royal Artillery y equipos de mantenimiento de vehículos y radio de los Royal Electrical and Mechanical Engineers. No se acepta en los entrenamientos a ningún hombre que no haya terminado con éxito el curso de comando seguido por el curso de selección de la Compañía P del Regimiento Paracaidista, en la base de la RAF de Brice Norton. Los que resultan seleccionados comienzan un entrenamiento de seis meses como miembros del equipo artillero naval.
Al final del curso básico, el asistente artillero naval (NGA) tiene que demostrar su capacidad de enviar y leer en morse unas 18 palabras por minuto, vérselas con una amplia gama de sistemas de codificación, operar con muy diversas radios en diversos terrenos y distancias así como también mantener un alto nivel de pericia con el manejo de armas, y técnicas de camuflaje. El curso termina con un duro ejercicio de prueba, durante el cual los reclutas cubren a pie grandes distancias, y ponen en práctica todo lo aprendido. Comienzan lanzándose con paracaídas dirigibles (de 10 metros) desde un Hércules, por su puerta trasera, a diferencia de los saltos normales por las puertas laterales. Aprenden también a rapelar 60 metros desde helicóptero.

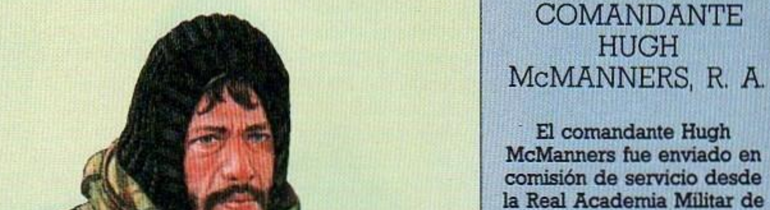
Página 1021, desde arriba: los cañones del HMS *Plymouth* lanzan una salva. El bombardero Nick Allin, comandante del equipo de observación de avanzada (FO) que dirigió el fuego de cañones de los barcos sobre Puerto Howard; el Equipo de Observación avanzada n.° 1 (F01) sobre la Sierra Beagle a finales de la campaña de las Malvinas. En estas páginas arriba a la izquierda: un equipo FO durante sus entrenamientos sobre el hielo del Artico. Abajo: un bote Gemini de incursión, versión más pequeña del bote rígido hinchable, usado en la incursión sobre la Bahía Fox. Abajo del todo: el equipo de Observación de avanzada N.° 1. De izquierda a derecha: los artilleros Tim Bedford y Daes Nixon, el RO1, Steve Hoyland, el capitán Hugh McManners y el bombardero Nick Allin.

Los NGA más prometedores, una vez probada su capacidad como miembros de equipo de observación de avanzada (FO) reciben entrenamiento como buzos, y se unen a uno de los equipos de operaciones anfibias. Se entrenan como timoneles, y aprenden a lanzarse en paracaídas de asalto Géminis (lanzado también con paracaídas) amerizando tan cerca de él como sea posible. El entrenamiento anfibio incluye también largos trayectos a nado y buceo y operaciones en un pequeño bote. Se llevan a cabo principalmente de noche, utilizando brújula, mapas y tablas de marea.

Cada equipo FO se compone de cinco hombres; un capitán de artillería, un bombardero (equivalente a cabo en la Royal Navy), un bombardero de primera y un cañonero. El equipo puede dividirse en dos, pudiendo el bombardero ejecutar todas las tareas del oficial y cada miembro, como director del fuego artillero naval.

COMANDANTE HUGH McMANNERS, R. A.

El comandante Hugh McManners fue enviado en comisión de servicio desde la Real Academia Militar de Sandhurst a la Artillería Real en 1973. Tras aprobar el curso de comando en el Centro de Entrenamiento de Comando Lympstone, fue destinado a la 8.ª Batería de comando (Alma), del 29.° Regimiento de Comando, Artillería Real. Como parte del 41.° Grupo de Comando, la batería sirvió en Malta, en el Mar Mediterráneo y 6 meses en Chipre, como parte de la Fuerza de las Naciones Unidas, al inicio de la invasión turca de la isla en 1974. Tras ser lector de Geografía en St. Edmund Hall, Oxford, y aprobar el curso de selección de paracaidistas de la Compañía P, y el curso básico de saltos paracaidistas en Abingdon, con la RAF, fue destinado a la 148.ª Batería. Tras dos años de servicio, durante los cuales dirigió durante 8 meses una escuela de entrenamiento en guerra de selva, en Belize, tomó parte en ejercicios militares a lo largo y ancho del mundo; se le hizo responsable de los equipos anfibios de combate de la 148.ª Batería, siendo supervisor de buceo; tomó parte en entrenamientos y ejercicios con los SBS. Pasó muchos inviernos en Noruega, saltando en paracaídas con regularidad como parte del programa paracaidista de la Batería. De vuelta se le destinó en el Ministerio de Defensa, en Londres y luego en el Curso de Mandos del Ejército en Camberley, aprobando en 1984. Ahora trabaja en una oficina de mandos en Londres, y en 1985 fue elegido miembro de la Royal Geographical Society.





Capitán Hug McManners, Batería de Observación de Avanzada, 148.° Comando. Royal Artillery. Malvinas, 1982.

Sobre el traje almohadillado, el capitán McManners viste un chubasquero antiviento y pantalones con pasamontañas negro, guetres de civil, y botas de marcha con esquies impermeables. Lleva un fusil de 5,56 mm Colt Comando y una pistola de 9 mm en el acollador frontal de su chubasquero. Sus bolsillos están repletos de munición y ropa de campo, con un accesorio al vacío oculto tras la culata del fusil. El cinturón es modelo 58, y puede llevar macuto al desplazarse a otro puesto de observación.

CONTROL ARTILLERO EN MALVINAS

La Batería de Observación de Avanzada del 148.° Comando, tomó parte en casi todas las operaciones de las Fuerzas Especiales en el Atlántico sur. Tanto el Servicio Especial del Aire, como el Escuadrón Especial de Botes tuvieron equipos adscritos a la 148.ª Batería, y ésta operó también por sí sola, por delante de las fuerzas de desembarco, observando las posiciones argentinas y dirigiendo la artillería, el fuego de los barcos y los ataques de los Harrier sobre ellas. Al inicio de la campaña, el fuego de los barcos tuvo un papel fundamental en la operación Paraquat, que determinó la rendición de la guarnición argentina en Georgia del Sur. El fuego artillero fue controlado por observadores de la 148.ª Batería a bordo de helicópteros, mientras que otros equipos de la Batería tomaron parte en el asalto en tierra. Los observadores helitransportados orientaron también los bombardeos navales de Puerto Stanley, y sus helicópteros fueron dañados por el nutrido fuego de las patrulleras rápidas argentinas. También se infiltraron equipos en la zona de San Carlos por delante de la fuerza de invasión principal, uno de ellos de las fuerzas de asalto Géminis, una semana antes del desembarco, y otra la noche antes, como parte de una patrulla de combate del SBS. El segundo equipo atacó una «compañía de armamento pesado» argentina con fuego del HMS *Antrim*. Más tarde, un equipo del 2.° Para en Ganso Verde controló el ataque de los Harrier que precipitó la rendición final de esa guarnición. Durante el ataque de la 3.ª Brigada de Comando sobre Puerto Stanley, los equipos de la 148.ª Batería se desplegaron a menudo por delante de las unidades de asalto, eliminando posiciones de francotiradores y dirigiendo el fuego artillero y de los barcos. Se infiltró un equipo de la 148.ª Batería en Sierra Beagle una semana antes del asalto principal para guiar el bombardeo de las baterías artilleras argentinas, posiciones de radar y de retaguardia.

Aunque estaba claro que lo esencial de estas poderosas fuerzas podía contenerse en la cabeza de playa de San Carlos, y obligarla a retroceder, la mayoría de las unidades de las Fuerzas Especiales se había desplegado en otras operaciones de presión. Por eso, ello se disponía del Escuadrón Especial de Botes (SBS), equivalente a una compañía, y se decidió que las grandes guarniciones de Bahía Fox y Puerto Howard debían someterse a un fuerte bombardeo artillero naval, seguido y observado de cerca. Las dos guarniciones tenían fuertes posiciones defensivas, protegidas del mar por elevadas colinas que ofrecían excelentes posiciones de fuego contra incursiones y aterrizajes de aviones y helicópteros. Estaba claro que un ataque preventivo podía ahorrar muchos y costosos combates en el futuro.

La tarea de dirigir el fuego naval sobre los objetivos se encomendó a la Batería de Observación de Avanzada, 148.° Comando. Como comandante del equipo de observaciones avanzadas, McManners decidió dividirlo en dos partes, el segundo bajo el mando del bombardero Nick Allin, en reserva para la incursión de Port Howard tras la incursión inicial sobre Bahía Fox. Los equipos de FO iban a ir por la noche en bote, con timoneles SBS y centinelas fuertemente armados, para infiltrarse en las posiciones argentinas, encontrar puntos de observación lo bastante cercanos para ajustar el fuego artillero y calibrar los daños causados.

La primera incursión se realizó en Bahía Fox la noche del 24 al 25 de mayo. La cubierta artillera naval corría a cargo del HMS *Plymouth*, al mando del capitán David Pentreath, de la RN. Debían dejarlos en botes a 5 kms., al sur de la entrada de Bahía Fox. El *Plymouth* comenzaría entonces a disparar sus cañones Mark de 166 mm (disparando obuses de 22 kg con potentes explosivos a una distancia de 3 km) como ordenó McManners.

A bordo del *Plymouth* estaba el contramaestre de 2.ª «Brum Richards», el oficial de enlace de la 148.ª Batería cuya experta interpretación de las transmisiones de radio desde la costa serían de importancia crítica, no sólo para el éxito de la misión, sino también para las vidas de los incursores si las cosas fueran mal.

Todo el equipo llevaba vestimenta de combate y gruesos sueters de lana bajo el ligero impermeable. Además de pasamontañas negro crema de camuflaje y gorros de lana de montañero, llevaban cinchas de combate con cargadores de reserva, pistolas, granadas, cohetes de emergencia, raciones, botiquín y cuchillos de combate.

El motor del RIB arrancó por vez primera, desvaneciéndose en la oscuridad rumbo a Cabeza Este.

El 25 de mayo, el *Plymouth* abandonó la seguridad que le ofrecía el San Carlos, ligero y rápido, hacia el sur, hacia Brazo de Malvinas, camino del punto de desembarco del equipo. El sonido se vuelve muy claro en los días de mal tiempo y hacía fuerte viento y oleaje. Las cubiertas del *Plymouth* se estremecían con la vibración, a medida que se habría paso por el oscuro y picado mar, rociando con agua helada las cubiertas superiores donde los equipos de incursión estaban amontonados en los pescantes, aferrados a sus fusiles Colt y Armalite, esperando la señal de partida.

Cinco minutos antes de ésta (fijada a las 00,30 horas, hora de Zulú), el 26 de mayo, el equipo se subió a los RIB (botes rígidos hinchables, una versión de mayor tamaño del Géminis). El barco se estremecía y bamboleaba mientras sus motores dieron marcha atrás, hasta que finalmente se paró. El sonido de los cabestrantes quedó apagado por el viento y el golpe de las olas contra el costado del barco. Los motores de los RIB se encendieron por vez primera, desapareciendo el equipo en la oscuridad con la brújula apuntando hacia Cabeza Oeste.

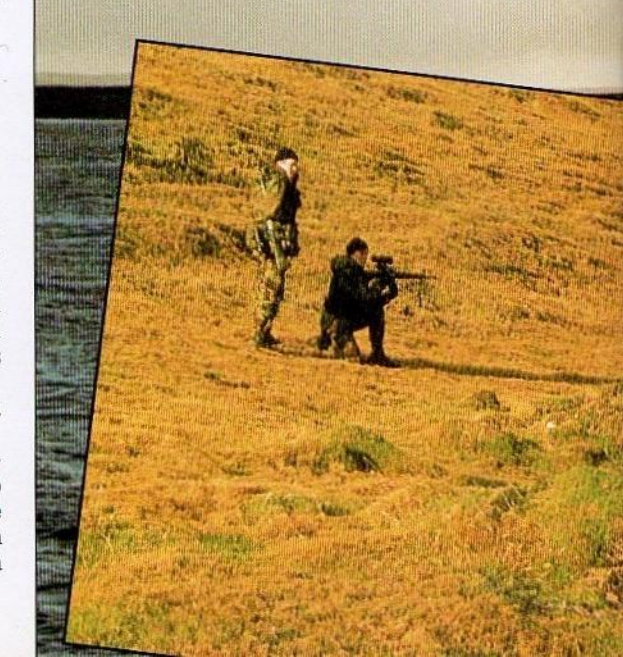
El RIB estaba muy cargado. En realidad, cargado como estaba de armas, munición y equipo, cualquier hombre hubiera sido demasiado pesado para su chaleco salvavidas en caso de naufragio; había también una GPMG de 7,62 mm (ametralladora de uso general) en la proa del barco, con cajas de munición y bastantes lanzacohetes antitanque de 66 mm. Con ellos, las vitales radios, cuidadosamente a salvo del agua.

El mar estaba helado, y pronto se quedaron congelados hasta los huesos por las olas que barrían la embarcación mientras se acercaban a la distante costa. Una galerna de grado 6 a 7 les golpeó de repente, comenzando a entrar agua por los bitoques de desague del motor. Se apagó éste bastantes veces, cuando las fuertes olas golperaron la proa de la embarcación. El timonel les guió en dirección a mar abierto, para minimizar la fuerza de las olas, y a las 01.30 horas llegaron a sotavento de Cabeza Oeste, más al oeste de lo esperado.

A través de la niebla, sus visores nocturnos sólo veían una calima verde. Aunque estaban entonces a sotavento de Cabeza Oeste, en una bahía relativamente protegida, el mar estaba aún picado. Alcanzaron en desorden la costa y se desplazaron cuidadosamente, escrutando la línea de costa y las colinas con sus visores nocturnos. Un grueso cinturón de algas alineado con la costa pronto se enredó en la hélice. Se daban cuenta que desembarcar en el lugar determinado no iba a serles posible, así que McManners decidió subir a un pequeño risco, la isla Knob, y dirigir el bombardeo desde arriba.

Los dos centinelas nadaron hasta el risco de 15 metros de alto y revisaron el prado de hierbas altas del montículo, que cubría el islote en sus 20 metros. Entonces el bote se acercó para desembarcar al resto de su tripulación, que vadeó hasta la costa. La isla Knob está situada en la boca del río en la cabeza de Bahía Fox, con el asentamiento de Bahía Fox al otro lado. Habría sido una posición ideal para una posición de vigilancia argentina y tuvieron buen cuidado de registrarla a conciencia antes de desembarcar por completo.

El radioperador de 1.ª Steve Hoyland contactó con el barco y entonces McManners dirigió el bombardeo sobre las posiciones argentinas y un almacén





Incursión en Bahía Fox

26 de mayo de 1982

La guarnición argentina de Bahía Fox, en Malvina Oeste que ocupaba una posición defensiva de asalto anfibio muy difícil, fue el blanco elegido por los cañones del HMS *Plymouth*. Se infiltraron dos hombres de la 148.ª Batería de Comando de Observación de Avanzada y un equipo de combate SBS desde un pequeño bote para dirigir el fuego.

En acción

00.30 8 km al sur de Bahía Fox, un RIB tripulado por dos oficiales de Observación, de Avanzada y un equipo de combate SBS, desciende del HMS Plymouth.
01.30 El equipo llega a Cabeza Oeste.

Bombardeo

El equipo de Observación de Avanzada se desvía para evitar un banco de quelpo, en Isla Knob. El equipo dirige el fuego del *Plymouth*, contra las posiciones costeras argentinas. El bombardeo se hace a tiro fijo sobre los tanques de combustible enemigo, y crea confusión en los defensores argentinos.

El largo remar desde la Isla Knob

Con su motor enredado en las algas, el equipo usa los remos y una vela para alejarse de Bahía Fox. El equipo, aterido y exhausto es recogido más allá de Cabeza Este por el *Plymouth*, que se arriesgó a sufrir un ataque aéreo por rescatarlo.

Abajo: el inhóspito y monótono horizonte de la Bahía Fox, con la isla Knob sobresaliendo del mar. Recuadro: un miembro del equipo FO espera la hora del ataque en la mira nocturna de su fusil Armalite del 5,56 mm en San Carlos, antes de la incursión.





Izquierda: justo antes de los desembarcos principales en San Carlos, el FO1 y una patrulla de los SBS neutralizó a una compañía de artillería pesada argentina en Fanning Head y tomó los primeros prisioneros de Malvina Este (abajo a la izquierda). Extremo izquierdo: operando sin ser detectado en la Sierra Beagle, ocupada por el enemigo, el FO 1 pudo fotografiar el ataque del 2.º de Paracaidistas en Wireless Ridge casi desde el extremo de recepción. Extremo inferior: el capitán Hugh McManners, fotografiado con cara de pocos amigos.

de combustible, utilizando obuses que explotan en el aire (que producen el mismo efecto de un disparo de fusil). Desgraciadamente, el agua había afectado a la radio y comenzó a funcionar intermitentemente por cortocircuitos del agua en los fusibles.

Bajaba la marea y con ello se reveló una barrera mayor de algas así que el timonel les hizo subir al bote de nuevo, para volver al centro de la bahía. De repente volvió a dejar de funcionar el motor del RIB.

El timonel se sumergió en las aguas y dijo que la hélice se había enganchado en las algas y que no había repuestos.

En la costa, el bombardeo había sido preciso; los tanques de combustible ardían, y los argentinos defensores, disparaban desde sus posiciones revelando las balas trazadoras sus posiciones exactas. Sin hélice, un fuerte viento les lanzaba sobre la costa, que acababan de bombardear. Los centinelas argentinos estaban muy sobre aviso, pero los disparos de las trazadoras caían esporádicamente al mar.

Comenzaron a remar con brío para evitar que el bote se estrellase contra la costa. Aunque estaban congelados y tiritando por el largo y húmedo viaje, pronto se pusieron los trajes de caucho. Había que achicar el agua con brío, porque las vías abiertas comenzaban a hacerse preocupantes. El timonel detectó entonces un cambio de viento, desde las posiciones argentinas y hacia el lado este de la bahía, pero como los puntos acordados para emergencia estaban en el lado oeste (el lado en que debía hacerse el desembarco), era muy pobre mejora.

Utilizando piezas de las radios de repuesto, fue posible ponerse en contacto con el barco, pero con el circuito de VHF y no con el de HF. El contramaestre de 2.ª Richards, en el *Plymouth*, detectó las transmisiones en VHF y se dio cuenta de que algo había ido mal. Pudo llevar a cabo el bombardeo, ajustando la caída de obuses entre los períodos en que se achicaba el agua con furia. McManner sólo podía utilizar los métodos más rudimentarios, porque no se atrevía a encender la linterna para ver en el plan de ataque los números de los objetivos. El contramaestre de 2.ª Richards se veía obligado a traducir mensajes como «Diez salvas sobre el objetivo de más a la derecha», en instrucciones precisas para el disparo.

La radio se había convertido entonces en la pieza más importante para el comando en aquel momento, esencial para que les recuperasen sanos y salvos. Las G PMG y los cohetes de 66 mm estaban olvidados en un extremo del RIB con agua hasta las rodillas. El timonel hizo entonces un mastil y una vela con los remos y un poncho que sujetaban dos miembros del comando, que oscilaban en precario equilibrio en la proa. El viento daba de lado en el bote, en dirección oblicua, más que en línea recta.

El bombardeo aumentaba la excitación de los argentinos y su respuesta de fuego. La batería antiáerea del Este —hacia la que se veía empujado el comando— abrió fuego, revelando su posición. Los obuses de respuesta del barco la silenciaron rápidamente.

Era una noche muy oscura. Los fogonazos del barco podían verse a lo lejos, seguidos por el siniestro silbido de los obuses que pasaban sobre los ingleses.

El bote entonces era empujado hacia el lado este de la bahía. Arriaron entonces la vela y comenzaron a remar de nuevo, para cubrir los 2 km de vuelta hasta Cabeza Este, mar afuera donde el *Plymouth* (que no se atrevía a entrar en la bahía por temor a los Exocet de las baterías de tierra) pudiera rescatarles. Había poco tiempo para navegar si querían ponerse a seguro tras la pantalla antimisiles de San Carlos, antes de las primeras luces. El *Plymouth* había detectado ya emisiones de radar Fledermans desde Bahía Fox, y aviones enemigos en las proximidades. Comenzó a disparar otra batería antiaérea, y sus proyectiles estallaron muy cerca del bote inglés.

Pasó el tiempo y el barco tuvo que levar anclas para evitar con la luz del día el peligro de un ataque aéreo. El capitán Pentreath anunció en el puente del *Plymouth* que en tanto, era su responsabilidad, consideraba al equipo del bote como parte de su tripulación y que el barco no iba a partir sin haberles rescatado antes, a pesar de las habituales incursiones al amanecer de la aviación argentina. En el RIB lleno de agua estaban haciendo planes de contingencia propios, en primer lugar, para desembarcar entre el enemigo y entonces, cuando cambiara el viento, desembarcar al este de la bahía.

Mientras remaban penosamente hacia Cabeza Este, el *Plymouth* botó sus Géminis hacia el punto de cita, y les lanzó un cabo de remolque; se desplazaron juntos, utilizando linternas rojas. El RIB estaba tan cargado y lleno de agua que hubo que remar a pesar de ser remolcado por el *Géminis*, para salir mar adentro y llegar al punto de cita con el barco. Era ya de día mucho después del momento acordado cuando llegaron hasta la red de subida del barco, que les esperaba.

El oficial al mando de Bahía Fox se suicidó con su pistola tras la incursión. Quizá si hubiera conocido la penosa situación del comando FO en la bahía hubiera tomado otra decisión.



SPECIAL DUTIES (TAREAS ESPECIALES)

La oficina Ejecutiva de Operaciones Especiales (SOE) se estableció en julio de 1940, tras la caída de Francia, con el propósito de alentar y mantener los movimientos de resistencia antinazi en la Europa ocupada. Una de las necesidades más urgentes del SOE fue la obtención de medios para suministrar a los grupos de la resistencia agentes, armas y otros pertrechos esenciales. El Servicio Secreto de Inteligencia (SIS, más conocido por su nombre ficticio de M16) necesitaba también un servicio de transporte clandestino para infiltrar y recoger agentes tras las líneas enemigas, reactivándose esta práctica cuando en agosto de 1940 se formó el Ala N.° 419 para Special Duties (Tareas especiales), como se denominaban las misiones clandestinas, equipándose con Westland Lysanders y con Armstrong Whitworth Whitleys. La primera misión de recuperación del Ala N.° 419 se llevó a cabo en la noche del 19 al 20 de octubre de 1940. Las operaciones de la Special Duty de la RAF cobraron fuerza poco a poco, ya que había en suministro pocos aviones adecuados y podían darse pocas armas a los grupos de resistencia. Sin embargo, se amplió el Ala n.° 419 para convertirse en agosto de 1941 en Escuadrón n.° 138 y en febrero de 1942 se le unió el Escuadrón n.° 161 (cuya insignia de hombro se muestra arriba) Los escuadrones del Ala «A» estaban equipados con Lysanders para misiones de recogida, mientras que el Ala «B» operaba con Whitleys.

TAREAS ESPECIALES

Volando a la luz de la luna, el Escuadrón N.° 161 de la RAF se deslizó en la Francia ocupada para depositar su preciosa carga de agentes secretos.

A medida que el puño alemán apretaba las naciones europeas sojuzgadas tras la Blitzkrieg de 1939 y 1940, los hasta el momento aislados grupos de resistentes consolidaron y organizaron sus vínculos con el mundo libre. Sabedores de que su ayuda podía ser de valor inestimable en la lucha contra Alemania, Inglaterra deseaba con ansias alentar con agentes y suministros materiales. Con la expansión del movimiento partisano francés conocido como el «maquis», y movimientos similares por toda Europa incluida Checoslovaquia, Polonia y Yugoslavia, pronto necesitaría Inglaterra escuadrones aéreos especializados en servir a los grupos de resistencia.

El 161.° Escuadrón, que entró en combate en febrero de 1942, se formó en Newmarket, Suffolk, en torno a un núcleo formado por exmiembros del disuelto King's Flight y del 138.° Escuadrón. El comandante del ala E. H. «Mouse» - «Ratón» - Fielden, antes capitán del King's Flight, se convirtió en el primer oficial al mando del 161.° Escuadrón; los aviones del nuevo escuadrón, una mezcla de Lysanders y bombarderos, incluidos un Lockheed Hudson de la unidad disuelta.

La noche del 27 al 28 de febrero de 1942 el teniente de vuelo A. M. «Sticky» Murphy, pilotando un Lysander llevó a cabo la primera operación de rescate del escuadrón. Todo salió como se había planificado, a diferencia de lo que pasó en una salida de Murphy cuando servía en el escuadrón N.° 138. En esa ocasión aterrizó en un campo en Bélgica, y se vio bajo el fuego de los alemanes que había tendido una emboscada. Aunque herido en el cuello y perdiendo mucha sangre, logró sin embargo regresar pilotando hasta Tangmere. En marzo de 1942, Murphy ascendió a jefe de escuadrón y tomó el mando del Ala «A». Su siguiente misión en Francia fue más que inusual, y por otra parte fue la única ocasión en que se utilizaría un Avro Anson (prestado por una unidad de entrenamiento), para una opera-

Abajo: el temible Lysander, con su casi revolucionaria capacidad de despegue y aterrizaje en corto (STOL), fue la piedra angular de las operaciones de recuperación británicas. Extremo inferior, izquierda: de pie ante el Lysander insignia distintiva «Jiminy Cricket», están el teniente de aviación Jimmy McCairns, Verity, capitán de escuadrilla P. C. Pickard, DSO, y los tenientes de aviación Peter Vaughan, Fowler y Frank Rymills. Extremo inferior, centro: Frank Rymills, en la cabina. Derecha: comandante de ala, Pickard, oficial jefe del Escuadrón N.° 161 antes de su promoción a capitán de escuadrillas y su sucesor comandante de ala, Lewis Hodges (extremo inferior derecha).

ción de rescate. Era necesario, puesto que había que recoger a cuatro pasajeros de un campo cercano a Issoudun y un Lysander sólo podía cargar a dos. Aunque la visibilidad era mala, haciendo difícil la navegación visual, finalmente Murphy llegó a la zona de aterrizaje «Aterrizaje completo, sin problemas; embarcamos a los pasajeros muy rápido», informaría más tarde. Uno de esos pasajeros era el jefe de escuadrón J. «Whippy» Nesbitt-Dufort, un piloto de Lysander del 138.° Escuadrón, Tareas Especiales, que se vio forzado a hacer un aterrizaje de emergencia por el hielo, en Francia, durante una operación de recogida el 28 de enero. Tras esconderse durante un mes con la resistencia, fue rescatado y relató de forma jovial su vuelo a casa: «la pericia técnica del piloto y navegante era, según se probó, excepcional.

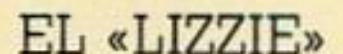
En marzo de 1942, el 161.° Escuadrón se desplazó a Newmarket (desde donde había ejecutado la mayor parte de sus famosas operaciones) a Graveley en Huntingdonshire, antes del poblado de Tempsford, Bedfordshire, en abril. Este aérodromo, que compartió con el 138.° Escuadrón, se convirtió entonces en el centro de las Tareas Especiales de la RAF. «No tenía mucho de estación» pensaba el jefe de escuadrón Hugh Verity, «Era algo construido deprisa y corriendo, en plena guerra, como tantos otros. Comedor de oficiales, cuartel general de la base, oficinas del escuadrón y demás, en tiendas provisionales». Una granja cercana, la Granja Gibraltar, la usó el SOE para preparar a los agentes que se lanzarían en paracaídas, y para almacenar contenedores con suministros, mientras que los Lysander se utilizaban para sus misiones desde la base de avan-



zada de la RAF en Tangmere, Sussex, donde el 161.° Escuadrón usaba una granja frente a la puerta principal como sala para las tripulaciones.

Los Lysander utilizados en las misiones de rescate estaban desprovistos de todo armamento, llevaban un tanque auxiliar de combustible de 600 litros, bajo el fuselaje, para aumentar la autonomía a 8 horas. Se le adaptó una escalera para facilitar el acceso a la cabina trasera, que aunque normalmente llevaba dos personas, podía acoger hasta tres o cuatro adultos, aunque apretados. Puesto que el piloto tenía que navegar sobre territorio enemigo, a menudo con la única ayuda de un mapa, era esencial que las operaciones se ejecutaran con luna llena. El comandante de ala Lewis Hodger, oficial jefe del 138.° Escuadrón, durante 1943-1944, que se retiraría de la RAF como Mariscal Jefe de Aviación Sir Lewis Hodger, recordaría: «Nuestras vidas estaban gobernadas por las fases de la luna. Necesitábamos la luz de la luna para guiarnos con el mapa, la necesitábamos para buscar el camino a las zonas de lanzamiento en paracaídas, para ver el suelo lo bastante bien como para llegar a tierra sanos y salvos.»

Los «comités de recepción» de la resistencia recibieron aviso en clave por radio en el servicio de la BBC para Francia de que se preparaba esa no-



EL «LIZZIE»

Los Westland Lysander, conocidos en la RAF como «Lizzies» (perezositos, y como «Flying Carrot» (Zanahoria voladora) fueron asignados para operaciones especiales para apoyar al Ejército Británico y entraron en servicio en la RAF en 1938. Al estallar la II Guerra Mundial, pronto entró en acción en apoyo de la Fuerza Expedicionaria Británica en Francia, lanzando provisiones a las asediadas tropas de Dunkerque; realizó también misiones de reconocimiento y ataques a tierra. Cuando el SOE comenzó a buscar un avión ligero fiable que pudiera aterrizar y despegar en pistas cortas y duras en campo abierto, la elección obvia era el Lysander. No sólo tenía las mejores características STOL de todo el arsenal, sino que había grandes cantidades disponibles inmediatamente. Sus alas se prepararon con tablillas y alerones que le permitían volar a poca velocidad y realizar cerrados virajes; el diseño de las alas superiores permitía al piloto una excelente visión de tierra. Otra característica que hacía al Lysander muy adecuado para aterrizajes clandestinos era el tren de aterrizaje fijo y muy fuerte.

Los primeros Lysander usados en operaciones de recogida se pintaron de negro. Sin embargo, este camuflaje daba un claro contorno contra las nubes bajas, y por eso se pintaron los Lysander por encima de verde oscuro y gris pálido.

Los pilotos y la tripulación de tierra del Ala «A», Escuadrón N.º 161 en Tangmere, 1943. Cuando el jefe del Escuadrón. Hug Verity (sentado en el centro, bajo la paleta de la hélice), se unió al Ala en diciembre de 1942, había operado 6 Lysander, con uno de reserva, preparados y una escalera para facilitar el acceso a la cabina trasera.



che un lanzamiento en paracaídas, o una recogida. Los campos de aterrizaje preacordados debían permitir una aproximación sin obstáculos ni árboles altos, y tener un firme liso de al menos 200 metros. Sin embargo, en la práctica muchos de los campos estaban lejos de cumplir estos requisitos, a veces con consecuencias serias. El comité de recepción era el responsable de señalizar la pista de forma rudimentaria, con tres lámparas para marcar la dirección de aterrizaje coincidente con la del viento. Una vez que el piloto de Lysander había encontrado el campo, se le enviaba en código morse una señal luminosa de que todo iba bien. El Lysander aterrizaría y giraría para ponerse de cara al viento, preparado para el despegue tras desembarcar sus agentes (que invariablemente se llamaban «Joe» o «Jane» dependiendo del sexo) y cargar a los que debían llevarse. El tiempo en tierra se reducía al mínimo, y si no había problemas, la operación de rescate duraba tres minutos.

Las operaciones de paracaidismo, mucho más frecuentes que los aterrizajes, empleaban métodos en general similares. La zona de lanzamiento se señalizaba con linternas y el comité de recepción se identificaba también ante el piloto de Tareas Especiales con un código morse de letra. Los contenedores de abastecimiento, a veces acompañados por agentes, se lanzaban entonces desde una altura lo bastante elevada para asegurar que los paracaídas se desplegaban bien, pero no tan alta como para que se dispersasen. Este tipo de operación exigía técnicas de vuelo precisas, para que las cargas cayeran en la zona de lanzamiento acordada. En 1944, los lanzamientos se habían simplificado al introducir sistemas de radiofaros Eureka/Rebeca, que permitía al aparato llegar a la zona acordada.

El piloto y el comité de recepción podían comunicarse también utilizando el «teléfono S». En teoría todos los pilotos de Special Duty dominaban el francés y al menos un miembro del comité de recepción debía haber recibido un curso básico sobre técnicas de control de vuelo pero, puesto que en la práctica estas normas se cumplían de forma laxa, el teléfono S no era muy útil.

A pesar de los peligros operativos a los que se enfrentaban, las bajas del Escuadrón N.º 161 no eran muy graves, hecho atribuible en gran medida al elevado nivel y maestría alcanzados por las tripulaciones en vuelo. El enemigo era un peligro siempre presente; los aviones de la Special Duty eran vulnerables a los antiaéreos enemigos y a los cazas nocturnos en el aire, así como a las emboscadas en tierra. Se perdieron en acción dos Lysander, por el fuego de los antiaéreos alemanes; sin embargo, la única emboscada tendida por el enemigo no pudo impedir que el teniente de vuelo «Sticky» Murphy volviera a la base. El mal tiempo, en especial la mala visibilidad o el hielo, era otro de los peligros.

En una noche desastrosa, la del 16 al 17 de diciembre de 1943, se perdieron dos Lysander y sus pilotos al estrellarse cuando intentaban aterrizar de vuelta de una misión. En otros casos, los aparatos se dañaban o inutilizaban al aterrizar en campos inadecuados. Por ejemplo la noche del 16 al 17 de abril de 1943, el teniente de vuelo John Bridher, en Lysander chocó contra un cable de alta tensión cuando intentaba aterrizar en un campo al sur de Clermont-Ferrant. El relámpago cegador le privó temporalmente de visión nocturna, pero mantuvo bajo control el aparato y aterrizó para desembarcar su pasaje. Uno de los neumáticos del tren principal había estallado, y Bridger decidió perforar el otro con un disparo de revolver para facilitar el despegue. Afortunadamente las llantas no se hundieron en la pista y pudo volver sano y salvo a la base.

Las pistas de aterrizaje eran frecuentemente demasiado blandas para el peso del avión, y a veces los pilotos se vieron obligados a abandonar su empantanado avión en Francia.

Uno de los casos menos graves tuvo lugar la noche del 24 al 25 de 1943 y afectó a un bimotor Lockheed Hudson. Su piloto era el comandante de ala



ATERRIZAJE FORZOSO EN LA FRANCIA OCUPADA

El 28 de enero de 1942, el jefe de escuadrón J. Nesbitt-Dufort recogió a dos agentes al norte de Francia. Tras siete horas en el aire, en que la fuerte capa de hielo sobre el avión lo hizo ingobernable, se vio forzado a efectuar un aterrizaje de emergencia cerca de Chateauroux: «Hice un aterrizaje de emergencia en el sitio que parecía más adecuado, que desgraciadamente tenía una zanja cruzando el extremo más lejano, el cual no podía verse en la oscuridad. Esto dio lugar a que se averiara el tren de aterrizaje del aparato, capotando sobre el morro. Utilizamos una navaja para perforar el fondo del tanque auxiliar de gasolina, que al ser de los que cierran automáticamente cualquier apertura, nos creó cierta dificultad. Finalmente conseguí que saliera gasolina, y, habiendo estallado el IFF, disparé dos «hermanas» (dos bengalas de reconocimiento) y un cartucho Verey para hacer arder el aparato. Debido a las reducciones de gasolina, tuve ciertas dificultades para hacer arder el avión. Tras utilizar dos cartuchos más, sin embargo, parecía arder bien, y todos corrimos, porque estábamos sólo a unos 60 metros de una casa. Cuando estábamos a unos 2 km el fuego se debió apagar, porque no veíamos humo en la dirección donde dejamos el aparato».

El jefe de escuadrón Nesbitt-Dufort estuvo escondido de los alemanes durante 30 días, oculto por la Resistencia Francesa; él y tres agentes más fueron rescatados entonces por un Avro Anson pilotado por el Teniente de vuelo A. M. «Sticky» Murphy. Más tarde se descubrió que el Lysander había sido totalmente destruido por una locomotora en un cruce de nivel cuando era remolcado.

Arriba: fotografías del Lysander del jefe de escuadrón Nesbitt-Dufort, descansando sobre su morro tras el golpe, llegaron a manos británicas. El tanque de combustible de larga autonomía es claramente visible bajo el fuselaje.

P. C. Pickard, que había relevado a Fielden como oficial jefe del 161.° Escuadrón el 1 de octubre de 1942, cuando este último fue ascendido a capitán de grupo y recibió el mando de la RAF en Tempsford. Pickard era probablemente el piloto de bombardeo de la RAF más conocido en esa época, gracias a su papel como capitán del «F-for-Freddie» de Wellington, en el documental «Objetivo Nocturno». Posteriormente moriría en acción, en febrero del 44 cuando encabezaba la famosa incursión «mosquito» sobre la prisión de Amiens. Pickard había ejecutado



Extremo superior, izquierda: Philip Schneidau fue uno de los primeros agentes aliados en aterrizar con paracaídas en la Francia ocupada. Más tarde fue evacuado por un Lysander, que se vio obligado a realizar un aterrizaje de emergencia en la costa escocesa por el fuerte viento del Suroeste. Extremo superior, derecha: sir Archibald Sinclair, Secretario de Estado para la Aviación habla con el teniente de vuelo John Bridger.

la primera salida de rescate efectuada con un Hudson, en la noche del 13 al 14 de febrero, y todo había salido conforme al plan. Sin embargo, en la accidentada misión que tuvo lugar 11 noches después, su avión dio con un trozo de suelo lodoso y como un miembro del escuadrón recordaría más tarde «su tripulación estaba armada hasta los dientes con revólveres, ametralladoras Stein, etc., pero no tenían ni una cucharilla para cavar en el barro». Finalmente lograron liberar el avión —con más estorbo que ayuda de la muchedumbre de excitados campesinos franceses— justo a tiempo para ver cómo el avión volvía a hundirse. Cuando al fin logró liberarse por segunda vez, estaba amaneciendo, y el avión tuvo la suerte de volver a Inglaterra sin ser molestado por los cazas alemanes.

La experiencia del teniente de vuelo Robin Hooper, el 16/17 de noviembre de 1943, fue incluso más enervante. Su vuelo de ida transcurrió sin incidentes y luego recordaría:

«Tras dos intentos fallidos, descendí en un ángulo demasiado cerrado, cayendo muy rápido y muy tarde en la niebla. Pronto comprendí que el suelo era blando de verdad... al principio, cuando frené, no fue más que hacerlo y patinar; pero pronto me di cuenta que había que acelerar bastante para mantenerse en movimiento, pero era imprescindible moverse, costara lo que fuese. Era completamente imposible girar, porque las ruedas habían excavado profundos surcos. Finalmente conseguimos girar 90° a babor y quedamos atascados. Era imposible mover el avión, ni siquiera con potencia 6, así que dije a los pasajeros que salieran, y salí yo con ellos para inspeccionar. Estábamos hundidos hasta el fondo, el suelo parecía una pradera esponjosa, húmeda. El comité de recepción llegó corriendo: los organicé para que empujaran e intentamos una presión mayor que 6, sin el menor efecto, excepto el de asentar más profundo las ruedas en sus surcos».

«En ese momento, alguien sugirió traer algún novillo de la granja más próxima; tras algunas protestas, quedó aprobado y un pequeño grupo bien armado salió a buscar novillos, algunas palas y tablas o brozas... el resto continuó cavando trincheras frente a las ruedas con la idea de hacer algo parecido a una rampa inclinada. Unos 20 minutos después apareció entre la niebla una procesión fantasmal, con dos novillos muy grandes arrastrando sus cadenas, el granjero, su mujer, sus dos hijas y los tres amigos del comité de recepción. El granjero me estrechó calurosamente la mano y me preguntó que cuándo iban a desembarcar los ingleses en Francia y empezar a luchar».

A pesar de los esfuerzos del grupo, que aumentó más tarde con otros dos novillos, el Lysander estaba bien atascado. El teniente de vuelo Hooper decidió quemar el aparato y ocultarse con la resistencia. Un mes después le rescataría el comandante de ala Hodges.

La liberación de Francia redujo en gran medida los servicios del escuadrón de Special Dutys, aunque continuaron los lanzamientos de agentes y de pertrechos en las zonas bajo control enemigo. La última operación de rescate del 161.° Escuadrón se ejecutó la noche del 5 al 6 de septiembre de 1944, y por entonces se había efectuado unas 200 operaciones con pleno éxito. La contribución del escuadrón a la victoria aliada es mayor de lo que sugiere esta cifra. En total se le llevaron 6700 agentes a la Europa ocupada, de los cuales no más de 400 volvieron en operaciones de rescate. Sin embargo, en estos vuelos se rescató más de 600 personas de territorio enemigo, este servicio sólo era posible de valorar en relación con la resistencia aliada y las redes de inteligencia. Por otra parte, el 161.° Escuadrón hizo importantes contribuciones en el lanzamiento de suministros a las fuerzas de resistencia, que recibió en total cerca de 42.800 toneladas de material desde el aire.

En la cimera de su insignia oficial, el 161.° Escuadrón adoptó la imagen de un cepo abierto, su lema es «liberar». Ninguna mejor para el papel vital del escuadrón en la liberación de Europa del yugo nazi.

SAS

BUSCA Y DESTRUYE



Izquierda: protegido por sus compañeros, un SAS baja del helicóptero a un claro en Malasia. El soldado en tierra va armado con el famoso subfusil Owen. Abajo, izquierda: una patrulla fuma rápidamente un cigarrillo. Abajo: cruzando un río: una operación que hacía necesari gran precaución. Nótese la escopeta; la escasa distancia la que tenían lugar la mayoría de los combates selváticos hacían muy útiles las escopetas como armamento.

En la guerra sin brillo contra los terroristas comunistas en Malasia, los escuadrones del 22 SAS emplearon tácticas duras y eficaces para seguir y eliminar a sus adversarios.

En 1953, el oficial jefe del 22 SAS; teniente coronel Oliver Brooke, acordó una reunión con el capitán Johny Cooper, del Escuadrón B. Cooper un valiente veterano del SAS y navegante de David Stirling en el desierto, recibió instrucciones de formar un nuevo escuadrón con que llenar el vacío dejado por la partida reciente del Escuadrón Rodesiano. La pérdida repentina de un tercio de la fuerza operativa del regimiento en Malasia habría dado lugar, de no encontrar sustitutos, a que peligrase la capacidad del SAS para llevar a cabo operaciones prolongadas de penetración profunda contra los terroristas ocultos en el interior montañoso y selvático de Malasia.

Tras unas semanas de intensa actividad, Cooper había reunido unos 100 hombres, para formas el Escuadrón C. Sólo un oficial, el teniente Bruce-Murray, y 20 hombres, incluido el brigada «Black Jake» Matthews, famoso en la Policía de Omán, no tenía ninguna experiencia en la selva; el resto provenían de talleres y del equipo médico: sin ningún entrenamiento antiterrorista en absoluto.

Sin embargo, Cooper tenía fe absoluta en sus hombres, una fe que pronto se vio justificada:

«En una ocasión, un hombre entró tambaleándose en nuestro campamento e informó que dos de mis muchachos, el cabo «Digger» Bancrot y el soldado Wilkins habían muerto a manos de los bandidos, al otro lado de una montaña próxima. Bill Speakman, un coreano condecorado con la VC, estaba conmigo. Había pasado la selección en Malasia, y seguía el curso de entrenamiento en la selva antes de ir a Changi para realizar el curso de paracaidismo».

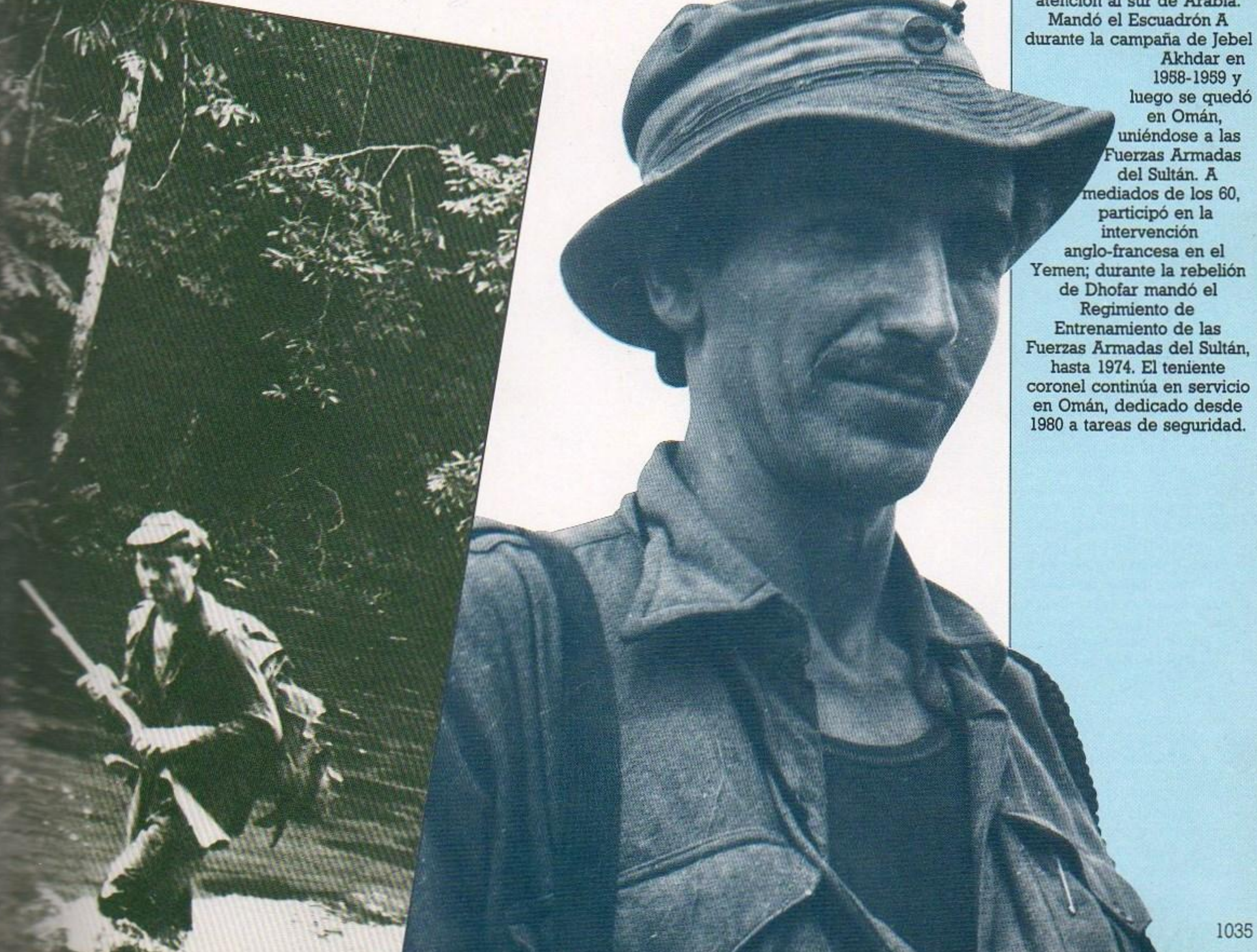
«Nos pusimos en contacto en el 848.º Escuadrón, de la sección aérea de la Royal Navy, la unidad naval que había efectuado nuestros lanzamientos en paracaídas y nos dijeron que podían mandar un helicóptero para sacar los cadáveres. Eran las 10,00 horas aproximadamente. Organicé una partida de 10 hombres, incluido Bill, para sacar las bajas».

«Casi al anochecer, vi la gigantesca figura de Bill bajando por la parte inferior de la ladera. Vino y echó el cuerpo de Bancroft al lado del helicóptero. Los pies de Bill mostraban los cortes de las cintas pero sólo se dio la vuelta y dijo: "señor, me voy ahora mismo". A las 11,00 horas de la mañana siguiente volvió con el otro cuerpo. Sus pies estaban peor pero rehusaba que lo lleváramos en camilla. El era un ejemplo del tipo de muchachos que tenía en mi escuadrón».

A mediados de 1950, la estrategia británica en Malasia de hostigar a los bandidos en los bordes de la selva, privándoles del alimento y la información que

TENIENTE CORONEL JOHN COOPER

John Murdoch Cooper (abajo a la izquierda en Malasia), se unió a los Guardias escoceses en abril de 1940. Fue uno de los miembros originales del Destacamento «L» y sirvió con el SAS en el desierto hasta el final de la campaña norteafricana, ganando la DCM, y una mención. Destinado en Green Howards en septiembre de 1943, Cooper fue asignado pronto al 1.º SAS. Se lanzó en paracaídas en Francia en 1944, luchó con los maquis y recibió otra mención por su participación en la campaña de Europa. Desmovilizado en 1947, se unió al 21 SAS, TA, en 1948 como teniente; en 1953 fue ascendido a capitán y formó el Escuadrón C en Malasia. Ascendido a comandante desde 1958 Cooper mandó el Escuadrón A, y fue condecorado con la MBE por sus servicios durante la Alerta Malaya. Desde Malasia, Cooper dirigió su atención al sur de Arabia. Mandó el Escuadrón A durante la campaña de Jebel Akhdar en 1958-1959 y luego se quedó en Omán, uniéndose a las Fuerzas Armadas del Sultán. A mediados de los 60, participó en la intervención anglo-francesa en el Yemen; durante la rebelión de Dhofar mandó el Regimiento de Entrenamiento de las Fuerzas Armadas del Sultán, hasta 1974. El teniente coronel continúa en servicio en Omán, dedicado desde 1980 a tareas de seguridad.



UN FUTURO SEGURO

Hacia 1952, los éxitos de los Scouts malayos habían abierto el camino a la creación del 22 SAS. Fue el único regimiento del ejército regular en crearse a partir de una unidad del Ejército Territorial; el 22 SAS se componía en principio de 4 escuadrones y un CG. En el otoño de ese año, el comandante John Woodhouse, uno de los primeros oficiales Scout, volvió a Inglaterra y estableció el Depósito de Fuerzas Aerotransportadas en Aldershot para entrenar a los reemplazos del 22 SAS. En 1955 volvió a Malasia con un nuevo escuadrón. Encabezado por el comandante Dudley Coventry, se componía de hombres reclutados de tres batallones regulares del Regimiento Paracaidista. Durante ese período, los rodesianos del Escuadrón C volvieron a su patria y se les reemplazó con 170 hombres del Escuadrón Nueva Zelanda Independiente.

Hacia 1956, el 22 SAS tenía unas fuerzas de 560 hombres en total, divididos en los escuadrones A, B, D y NZ, y el CG del regimiento. En 1957 le alcanzó la reforma del Ejército Británico. En julio se redujo al regimiento a dos escuadrones y un CG. Finalmente se cortó la conexión entre el SAS y las fuerzas aerotransportadas. El Escuadrón Paracaidista volvió a casa y la tradicional boina beis sustituyó a la marrón en uso desde 1844. A finales del año, los neozelandeses volvieron a casa y se disolvió uno de los escuadrones británicos destinándose su personal a los dos escuadrones restantes. Aunque las reducciones fueron drásticas, era significativo que no se disolviese por completo al SAS, y su futuro pareció seguro.



Soldado, SAS
Malasia, 1960

Este soldado armado con un subfusil ametrallador Owen viste mono verde de selva con un macuto de lona y botas de caucho y lona, la insignia de la formación de Comandos Malayos (un puñal malayo amarillo sobre fondo verde) aparece sobre el hombro izquierdo.



hasta entonces les habían proporcionado los colonos chinos en los pueblos, comenzaba a dar resultado. Los guerrilleros se habían visto forzados a pasar a la defensiva, y muchos grupos se habían retirado a las relativamente seguras profundidades de la selva. Sin embargo, si había que terminar con éxito la situación de alerta, era vital que las fuerzas de seguridad llevaran a cabo profundas incursiones contra las bases enemigas y privarles de la ayuda que les proporcionaban las tribus indígenas, los aborígenes.

Los hombres del 22 SAS, trabajaban en las actividades militares y civiles, pero la escala y enfoque de sus operaciones era enteramente diferente. El SAS penetraba profundamente en la selva primaria en misiones que podían prolongarse hasta tres meses.

Las unidades regulares operaban normalmente en pequeños grupos de un pelotón, mientras que las patrullas de 4 hombres eran las normales del SAS. Tras su misión en la selva, normalmente estaban un mes fuera, dos semanas de permiso y dos semanas entrenándose para mantenerse en forma.

Como la amenaza de ataques guerrilleros disminuía gradualmente en el sur de Malasia el SAS se veía cada vez más envuelto en la pacificación de la región que rodeaba las tierras altas de Cameron, en principio una gran zona de Pahang fronteriza con el Estado de Kelnatan, a lo largo de la frontera con Tailandia. Los territorios de la zona tenían su cuartel general en las montañas y obligaban a los aborígenes a proporcionarles alimento e información sobre las fuerzas de seguridad. El papel del SAS era reunir a los nativos en poblados protegidos y llevar la guerra a territorio enemigo.

La decisión de desplegar el SAS en una zona en particular se tomó al más alto nivel, durante las reuniones regulares de una junta civil, militar y policial, conocida como Paragon Control. Los representantes de cada estado «pujaban» por los servicios de un escuadrón, en base a los datos de inteligencia. Una vez alcanzado un acuerdo general, el oficial de operaciones daría una charla completa al comandante del escuadrón. Cooper asistió a muchas charlas antes de los despliegues y era muy consciente del papel del SAS.

«El comandante explica la zona de operación y proporciona detalles sobre la actividad de los terroristas. La idea era que había que hostigarles y establecer poblados protegidos como parte general del programa sobre «corazones y mentes», teníamos que apartar a los nativos de los bandidos proporcionándoles alimento, alojamiento y asistencia médica. Al construir fuertes en la selva podríamos proteger a los nativos de la intimidación de los terroristas. Nuestra primera zona de despliegue fue Singai Brok; el campamento se conoció como Fort Brook.»

«Mató a tres guerrilleros en una operación bipersonal de gran éxito.»

Cuando se construía el fuerte y se preparaban para el cultivo las zonas adyacentes, cada vez más nativos comenzaron a abandonar sus pueblos para venir al abrigo del campamento. Muchos estaban tan intimidados por las represalias de los terroristas que se negaron a dar información alguna, pero unos pocos estaban deseosos de guiar a las patrullas SAS. Con la ayuda de conocimientos del terreno y la inestimable cooperación de los rastreadores sararak adscritos al batallón, Cooper pudo pronto informar de una emboscada exitosa a un grupo de guerrilleros:

«Salimos el 22 de octubre, permaneciendo 122 días. Durante ese tiempo logramos contactar con miembros de la tribu Senai, que eran hostigados continuamente por los terroristas. Enviamos a Bruce-Murray para patrullar los altos de Singai Brok. Era un experto de primera en la selva, y se las apañó para sorprender un campamento de bandidos. Mató a tres guerrilleros en una operación bipersonal de gran éxito, y la zona comenzó a funcionar».

Cuando la construcción del fuerte estuvo casi terminada, y se habían reunido allí los nativos, la responsabilidad de protegerlos pasó a las fuerzas paramilitares, a la policía de campo y los equipos del SAS podían llevar a cabo incursiones prolongadas de penetración profunda en persecución de sus escurridizos enemigos. Aparte de la peligrosa pieza de inteligencia «en caliente», proporcionada por los nativos o las fuerzas de seguridad, cada escuadrón quedaba a merced de sí mismo, actuando a iniciativa del jefe de patrulla en el campo.

Partiendo de los fuertes, cada compañía del escuadrón podía situarse en una zona de la selva a patrullar. Para evitar que las fuerzas amigas se dispararan entre sí, el jefe del escuadrón usaba marcas en el terreno fáciles de identificar como líneas en el río o en los bordes. En los inicios de la Alerta, los equipos se soltaban sobre la selva, pero como los aterrizajes en los árboles eran a menudo peligrosos y se producían muchos heridos, las siguientes patrullas tuvieron que marchar a pie a su objetivo o ser insertados con helicóptero. Cada compañía mante-



Durante su campaña contra los terroristas comunistas en Malasia, el SAS ejecutó una serie de operaciones a pequeña escala en la selva. Estas patrulla cortaron los vitales suministros de los bandidos y su servicio de inteligencia, haciendo así una importante contribución a la victoria. En muchas ocasiones el SAS operó con tropas regulares, llevando a cabo operaciones de limpieza a gran escala en zonas de actividad enemiga. Una de tales operaciones a finales de 1952, de nombre Termita, llevó al SAS a trabajar durante dos meses con las unidades Gurkha y Fijian en el estado de Negri Sembilan. Eliminaron a 16 terroristas. EL SAS actuó unos 9 años en Malasia y mató o capturó 100 bandidos. Al llevar la guerra al territorio enemigo, el SAS minó la moral de combate del adversario.

Izquierda, foto principal: el reabastecimiento aéreo era parte fundamental de la estrategia SAS en Malasia. Izquierda, recuadro de arriba: un fortín del SAS en la selva, Fort Brooke, mostrado aquí tras su entrega a las autoridades civiles. Recuadro de abajo: la «Colina de Speakman» de la que Bill Speakman, condecorado con la Cruz de Victoria, trajo los cuerpos de dos hombres del SAS muertos por la guerrilla comunista.

nía contacto directo con el CG del escuadrón y proporcionaba cada noche un SITREP (informe de situación). Cuando las compañías habían radiado sus informes, éstos se unían y enviaban al CG del regimiento en Kuala Lunpur para su posterior análisis.

Las compañías operaban en una zona hasta 14 días: el intervalo de tiempo máximo entre lanzamientos aéreos. Como cada hombre llevaba raciones para dos semanas, era vital el reabastecimiento tras este período. Sin embargo, la aproximación de un avión, haciendo círculos sobre la zona de lanzamiento preacordada, y la vista de muchos paracaídas ondeando sobre el dosel alertaría a los bandidos y pondría en peligro la misión. Las tropas raras veces se quedaban en una zona tras el reabastecimiento, prefiriendo dirigirse de inmediato a una nueva base de operaciones.

Tras un proceso de ensayo y error, las compañías del SAS establecieron una rutina que combinaba la precaución y la agresividad. El jefe de la patrulla debía establecer un campamento base seguro desde donde se despachaban las patrullas de 3 ó 4 hombres a cubrir la selva en un radio de 6 km. Se establecían los campamentos cerca de una fuente de agua con alrededores fáciles de defender. Se ponían trampas y señales para proteger el perímetro. El campo nunca quedaba sólo; mientras dos patrullas cubrían la zona, otro grupo protegía la comida y municiones y sobre todo su único medio de comunicación con el mundo exterior, la radio.

En el extraño y tenebroso mundo de la selva malaya, las patrullas debían desplazarse con gran precaución, temiendo siempre una repentina emboscada en uno de los terrenos más inolvidables y traicioneros del mundo. Cooper recuerda que la naturaleza parecía conspirar contra los hombres:

«En la selva secundaria, a menudo en zonas de bambú cerrado, teníamos que cortar mucho con el machete y no íbamos muy rápido. Y lo peor es que el sonido que hacíamos se oía lejos, si no quedaba oculto tras los gritos de los monos. Cuando nos desplazábamos por ciénagas el ruido era terrible y, cubiertos de sanguijuelas, teníamos suerte si cubríamos 180 metros en una hora».

«Era más fácil marchar por la selva primaria porque no había vegetación rastrera, pero había que tener cuidado con las serpientes. Intentábamos evitar las pistas muy utilizadas porque los terroristas montaban sus emboscadas o sus trampas para cerdos con bambú afilado a lo largo del camino».

«Atacó la patrulla, y tras un corto intercambio de disparos mató a los guerrilleros.»

La perseverancia de los equipos SAS en sus interminables rondas de patrulla se vio recompensada en muchas ocasiones. En agosto de 1956, el sargento Turnbull y tres soldados rastrearon a cuatro terroristas durante 5 días, hasta que el enemigo llegó a la base. Esperaron a que una tormenta obligara al centinela a meterse en la *basha* (una choza de césped y paja) del grupo, y atacaron; tras un breve intercambio de disparos mataron a los guerrilleros. A



Izquierda, los SAS utilizaron todo tipo de transporte en Malasia. Los elefantes eran lo más adaptados a las condiciones selváticas, pero, desgraciadamente, estas bestias, traidas de Tailandia, probaron ser un auténtico estorbo. Aterrorizados en la densa selva, se caían o rodaban sobre su carga, destrozando las preciosas raciones. Abajo: el cabo Lyle, el teniente Bruce Murray y el soldado Downing, tras un patrullaje de 122 días que les hizo famosos en el SAS. Extremo derecho, abajo: el comandante Douglas, del Escuadrón B, vistiendo el equipo de trepar árboles, utilizado en el Valle de Belum. Extremo izquierdo, abajo: el sargento, en un lanzamiento logrado sobre la selva.

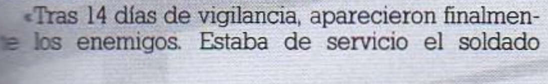
finales de la alerta en febrero de 1958, 37 hombres del Escuadrón guiados por el comandante Thompson se lanzaron en paracaídas en la ciénaga de Telok Anson, en Selangor, y tras 14 semanas obligaron a rendirse a dos bandas de guerrilleros.

La acción constante sometía a grandes tensiones al Escuadrón y muchos de ellos estaban de baja, enfermos o heridos, pero los que quedaban continuaron persiguiendo al enemigo con ciega determinación. Uno de los éxitos más espectaculares e importantes fue la emboscada de Ar Poy, uno de los oficiales de distrito de los terroristas, efectuada por el capitán Muir Walker y algunos de sus hombres del Escuadrón A. Durante una patrulla de rutina, el equipo encontró una *basha* bien construida y rellenó los soportes de bambú con explosivo plástico. Las señales de uso reciente sugerían que todavía había una partida de terroristas en la zona, así que la patrulla se instaló a esperar al enemigo. Como Cooper recordaría más tarde, hubo que esperar dos semanas antes que diera resultado la emboscada:

«En todo momento había dos hombres en el equipo de emboscada. Se les relevaba cada 24 horas y volvían al campamento, a casi 2 km en la profundidad de la selva. Habíamos establecido una rutina: nada de fumar, ni cocinar, ni hablar y había que arrastrarse a gatas 270 metros hasta el «baño». Nuestro cuerpo olía de forma completamente distinta que el de los terroristas, porque nuestras dietas eran diferentes».

«Tras 14 días de vigilancia, aparecieron finalmente los enemigos. Estaba de servicio el soldado O'Brien en ese momento y cuando entraron en la *basha* los cuatro chinos, oprimió el detonador: no ocurrió nada. Tras tantas lluvias, el explosivo estaba inservible, O'Brien estaba sólo y no podía mandar ningúna señal que alertara o hiciera sospechar al enemigo. Esperó hasta que salieran al mirador y abrió fuego con su fusil belga FN FAL. Mató a Poy que era el secretario del Comité de Distrito».

La pérdida de un oficial de alto rango fue un fuerte golpe a la organización y al prestigio de las unidades terroristas que operaban en esa zona. Privados del líder, escasos de comida y bombardeados por la propaganda de aviones «parlantes» y panfletos que les conminaban a rendirse, muchos de ellos





SALTAR SOBRE LA SELVA

La urgente necesidad de eliminar a los terroristas que operaban en la selva profunda forzó al SAS a desarrollar nuevos métodos de despliegue rápido. Uno de los menos frecuentes, y más peligrosos en potencia, era lanzarse en paracaídas directamente sobre las copas de los gigantescos árboles que cubren la región. Volando sobre la zona preacordada a unos 150 metros, el equipo SAS saltaba en paracaídas y permitía que sus cuerdas se enredasen en las ramas superiores de los árboles. Una vez suspendido, cada hombre se liberaba cortando las cuerdas y descolgándose hasta el suelo con una cuerda de 75 mts. Dados los peligros inherentes al salto sobre la selva, el SAS tomó varias precauciones para reducir el riesgo de accidentes. Se ponían muchos pares de medias en pantorrillas y pies para amortiguar el choque con la selva. Cada hombre llevaba un paracaídas tipo XX sin reserva y un arnés «bikini». El arnés se utilizaba para alcanzar el suelo, la cuerda se enrollaba en D para el descenso. El origen de la técnica se remonta a 1952, en la operación Belum Valley, cuando se lanzaron sobre la selva 54 hombres. Muchos no llegaron a la zona acordada, y quedaron en los árboles, pero pocos resultaron heridos. Reconocido el valor de la idea, la SAS perfeccionó la técnica desarrollando una rutina específica y proporcionando equipo adecuado. Aunque se probó el valor de estas infiltraciones en muchas ocasiones, la existencia regular de heridos a menudo graves, y el mayor uso del helicóptero, llevó al abandono gradual del salto en la selva como medio de infiltración rápida.

Abajo: Frank William del SAS (con una cinta en la frente) vuelve con un bandido preso. Extremo inferior: vuelve de la selva una patrulla. Los macutos pesaban de 25 a 30 kg. Los hombres se afeitaban y se aseaban tan pronto como alcanzaban una carretera o una vía de ferrocarril: la barba no se permitía una vez acabado el patrullaje.

dejaron la jungla y se entregaron a las autoridades.

Enfrentados a los crecientes éxitos contrainsurgentes británicos, muchas figuras señeras de los terroristas huyeron en busca de relativa seguridad de Tailandia. Aquí, sin que les estorbase el ineficaz ejército Taï, podían dirigir por radio las actividades de los bandidos. Las autoridades militares pronto reconocieron que si cerraban las vías de infiltración y destruían el transmisor enemigo, darían un duro golpe a su capacidad de efectuar una campaña guerrillera.

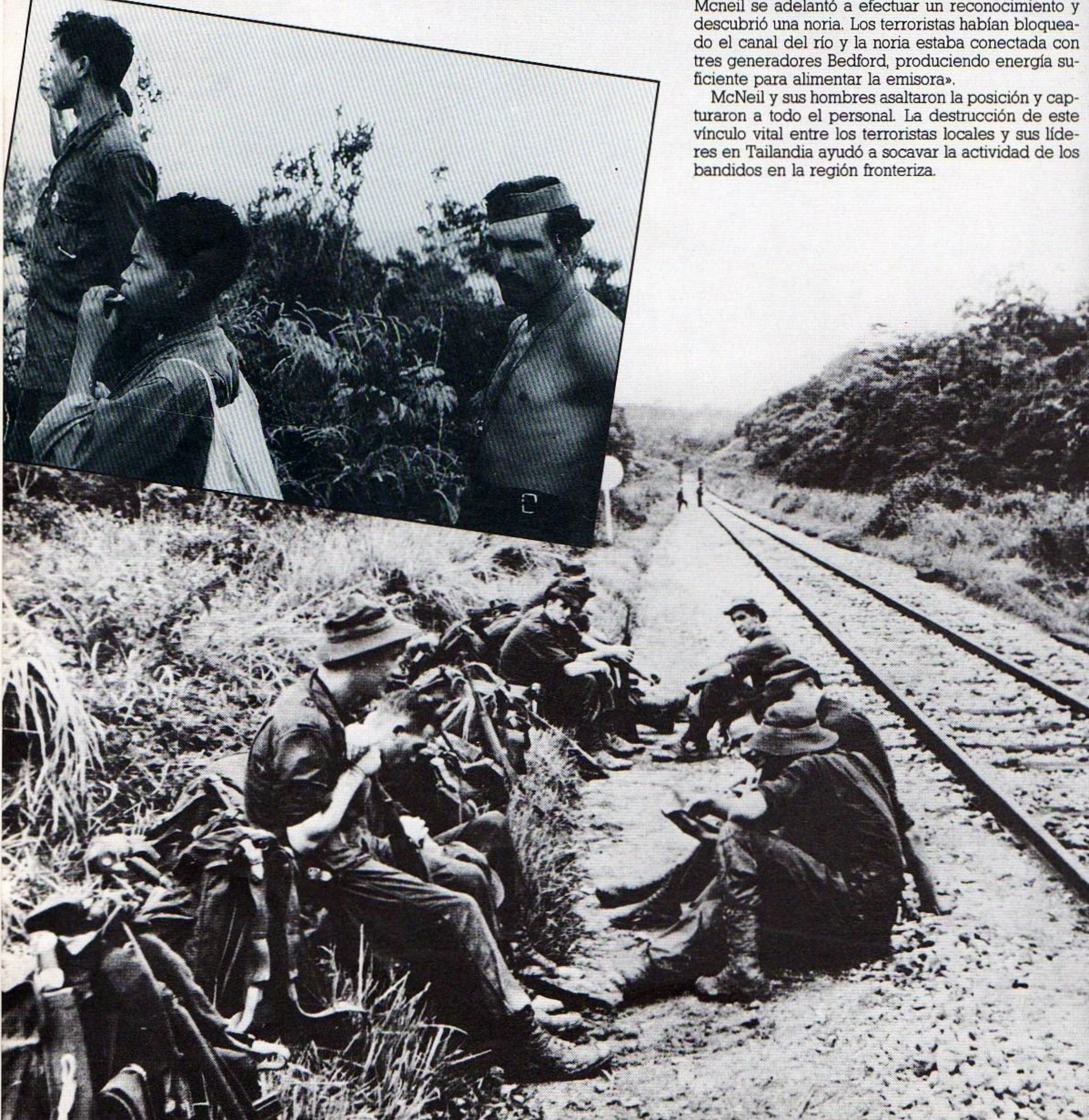
En una ocasión una radio del SAS captó unas transmisiones; la estación parecía estar en algún lugar entre Kota Bharu y Alor Star, posiblemente en el Valle Sin Retorno. El Escuadrón B, encabezado por Johnny Cooper recibió la tarea de encontrar y destruir la emisora. Transportado por la RAF a Kota Bhara, el Escuadrón navegó por el río Kelantan abajo Tanach Merah, punto inicial de la misión.

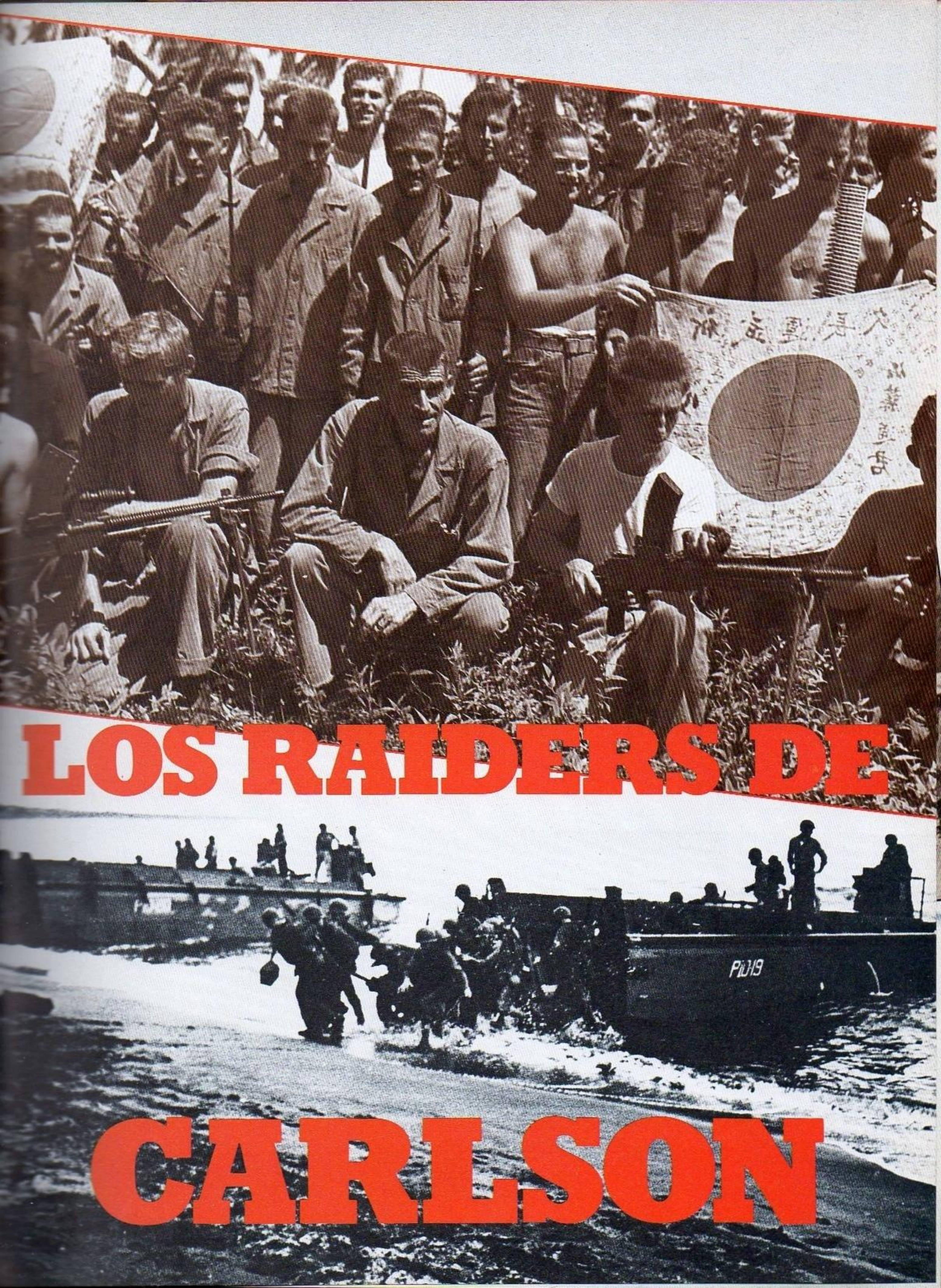
Durante su lenta y tortuosa marcha hacia el valle, Cooper se dio cuenta de que el Escuadrón tenía 14 días para encontrar la estación:

«Primero teníamos que ir a Anak Reug, una montaña de 1800 metros. Nos llevó 12 días de arduo camino el llegar a la cumbre y por entonces, la mayoría de los hombres habían perdido mucho peso. No había señales de actividad de los terroristas, así que dividí el escuadrón en compañías para cubrir más terreno. Nuestras raciones estaban terminándose y cuando recibiésemos el reaprovisionamiento aéreo nuestra cobertura habría volado».

«El 13.° día, el teniente Punchy McNeil y su compañía estaban abriéndose camino por un desfiladero muy estrecho y oían sonido del gorgoteo del agua. Mcneil se adelantó a efectuar un reconocimiento y descubrió una noria. Los terroristas habían bloqueado el canal del río y la noria estaba conectada con tres generadores Bedford, produciendo energía suficiente para alimentar la emisora».

McNeil y sus hombres asaltaron la posición y capturaron a todo el personal. La destrucción de este vínculo vital entre los terroristas locales y sus líderes en Tailandia ayudó a socavar la actividad de los bandidos en la región fronteriza.





LOS RAIDERS DE CARLSON



MARINE RAIDERS

Durante los años 30, el US Marine Corps experimentó la idea de usar fuerzas de incursión para realizar actividades no convencionales tras las líneas enemigas, y en enero de 1942 el concepto se hizo realidad cuando el 1.er Bon. 5.° Marines, fue rebautizado como 1.° Batallón Separate. Un mes después, un oficial marine, el teniente general Evans F. Carlson, recibió la orden de escoger hombres para crear el 2.° Batallón Separate. El teniente Merritt A. Edson, un veterano y ex piloto de la I Guerra Mundial, quedó a cargo del 1.er Bon. En el mes siguiente, las unidades se rebautizaron como 1.° y 2.° Raiders Battalions, y se prepararon para la acción. Cada batallón tenía más de 850 oficiales y soldados divididos entre 6 Cías. de fusiles, y un pequeño C. G. A parte de armas y material de infantería estándar, los incursores empleaban escopetas, torpedos bangalore, motosierras y lanchas neumáticas. Los incursores se crearon para realizar tres tipos concretos de operaciones: punta de lanza en desembarcos anfibios; ejecutar ataques relámpago en las islas bajo control enemigo; y desencadenar ataques tipo guerrillas a largo plazo tras las líneas enemigas. Para mediados de 1942, ambos batallones estaban sobre el terreno. En agosto, los incursores de Carlson atacaron la isla de Makin y los hombres de Edson luchaban en Tulagi. El éxito de los incursores animó a ciertos oficiales a solicitar la creación de otras unidades. Aunque hubo oposición oficial a la creación de más «élites dentro de una élite», se crearon otras unidades en el 1.° y 2.° Raider Regiments. Arriba: el distintivo del 1.° Raider Regiment.

En noviembre de 1942, el 2.° Batallón Marine Raider desembarcó en Guadalcanal para iniciar una encarnizada batalla de meses de duración contra los japoneses.

El 20 de septiembre de 1942, los incursores de Carlson, 2.° Batallón Marine Raider, desembarcaron en Espíritu Santo, Nuevas Hébridas, a unos 640 km de su destino, la sitiada isla de Guadalcanal, parte de las islas Salomón en el Pacífico Sur. Después de un vuelo de reconocimiento final sobre la zona, Carlson explicó a sus oficiales su misión:

«Dentro de poco, mi pequeño grupo de mando y 2 Cías., la C y la E, subirá a dos destructores e irá a la bahía de Aola, a 65 km al Este del río Lunga en la isla. Desde allí, avanzaremos al interior y protegeremos a un batallón de construcción naval que construye un aeródromo. Esta misión durará dos días y después volveremos a Espíritu Santo.»

Nadie en la reunión creía que el trabajo se terminaría tan rápidamente, pues las fuerzas de la isla necesitaban toda la ayuda que pudiesen lograr frente a un tenaz adversario. Había habido tropas norteamericanas en Guadalcanal desde primeros de agosto cuando, en la primera ofensiva americana de la campaña del Pacífico, la 1.ª Div. Marine de EE UU, al mando del general de división Alexander Vandegrift había desembarcado casi sin dificultad. No obstante, desde entonces los japoneses habían inundado la isla con refuerzos, y desencadenaron una serie de contraataques para devolver a los americanos al mar.

Las Cías. de incursores reservadas para la misión llegaron a Guadalcanal el 4 de noviembre, un día después de los planeado, pues los japoneses habían desembarcado un gran número de refuerzos en la zona el día anterior. El día 5, los hombres de Carlson fueron relevados por unidades del ejército y recibieron la orden de patrullar el interior hasta el pueblo de Reko, a unos 25 km de distancia. Mien-



INCURSORES EN MAKIN

A las 3,00 horas del 17 de agosto de 1942, dos submarinos norteamericanos, *Nautilus* y *Argonaut,* fondearon a unos 500 m de la costa de Makin, un minúsculo atolón en las islas Gilbert. A bordo de los navíos había 13 oficiales y 208 soldados del 2.° Batallón Raider al mando de Evans Carlson. Su misión era atacar la guarnición japonesa, calculada en 70 hombres, recoger datos, destruir instalaciones y retirarse después.
Los desembarcos en la orilla sur de la isla de Butaritari en el atolón se realizaron sin incidentes y Carlson ordenó a la Cía. A avanzar al interior donde tomaron edificios clave e instalaciones portuarias. La Cía. avanzó después al sur, pero sufrió una dura oposición.
A comienzos de la tarde, Carlson ordenó a sus incursores volver a las playas de reembarque. Sin embargo, el fuerte oleaje impidió a los grupos de asalto llegar a los submarinos y Carlson tuvo que quedarse en la isla. A la mañana siguiente, resignado a pasar otro día en tierra, Carlson envió patrullas para recorrer la isla. Un grupo descubrió un escondrijo de suministros enemigo, que destruyeron. Otras patrullas recuperaron los cuerpos de 11 incursores y eliminaron los restos de resistencia japonesa. Al anochecer, los incursores estaban en los submarinos. Misión cumplida.

Pág. 1041: Un mes después de Guadalcanal (abajo), miembros de los incursores de Carlson muestran sus trofeos de guerra capturados (encima). Arriba, extremo izquierda: los marines escoltan a prisioneros japoneses. Extremo izquierda: antes de Guadalcanal, los hombres de Carlson atacaron instalaciones enemigas en Makin. Arriba: el objetivo, visto a través del periscopio del submarino *US Nautilus.* Encima: una penosa marcha previa a la incursión. Izquierda: Carlson (izda.) es felicitado después de la misión en Makin.

EL JEFE DE LOS INCURSORES

Evans F. Carlson (debajo, el famoso jefe del 2.° Batallón Raider en la II Guerra Mundial, nació en 1896 y se alistó en el Ejército de EE UU a la edad de 16 años. Intervino en la I Guerra Mundial y recibió el Purple Heart por heridas en combate. Pasó a los Marines como soldado raso en 1922 y fue nombrado alférez durante el año siguiente. Durante una misión en China al final del decenio, recibió la Yangtze Service Medal y la Expeditionary Medal. En 1930 fue enviado a Nicaragua, donde ganó su primera Navy Cross por mandar una docena de hombres contra 100 enemigos. Carlson dejó a los marines brevemente en 1939, después de una misión particularmente arriesgada en la que logró la China Service Medal. Nombrado comandante en 1941, Carlson quedó al mando del 2.° Batallón Raider, una unidad que mandó hasta su disolución en 1944. Carlson ganó una Gold Star en vez de una 2.ª Navy Cross por su acción en el ataque a la isla de Makin en 1942. Tres meses después, recibió otra Gold Star por su heroísmo y mando en Guadalcanal. Después de verse obligado a retirarse el 1 de julio de 1946 como consecuencia de heridas recibidas en Saipan, donde ganó un 2.° Purple Heart, Carlson fue ascendido a general de brigada retirado, por su sobresaliente hoja de servicios en combate.

tras tanto, las Cías. B y D habían ido a Aola, desembarcando el día 7. Había ahora 4 Cías. en tierra y pronto se reforzarían con las Cías. A y F.

Con orden de reunirse con Carlson, las Cías. B y D penetraron en la jungla siendo atacados por fuego enemigo de armas ligeras. La Cía. D se desplegó para enfrentarse a la amenaza, mientras que la otra continuó hasta Reko. Después de 4 horas de dura marcha, cruzaron el río Bokokimbo, el último obstáculo entre ellos y la base de Carlson.

Durante la noche, unos pocos japoneses intentaron penetrar en las líneas americanas, pero todos fueron liquidados. En la mañana del día 8, tres Cías. de incursores fueron enviadas de patrulla al Norte, Oeste y Sur de la base americana y todas tuvieron escaramuzas con el enemigo. Al día siguiente, los incursores fueron al pueblo de Kema. Desde allí se enviaron las patrullas usuales, pero una Cía. fue enviada al pueblo de Tasimboko para recoger los muy necesitados suministros enviados por mar desde Aola. Escoltados por grupos de incursores, nativos locales trajeron los suministros a la base americana. Cada hombre llenó sus calcetines de reserva con alimentos y tabletas de grueso chocolate.

Al alba del día 9, avanzaron hasta Binu, un pueblo en el río Balesuna, al Sur de donde los japoneses luchaban con el 7.° de Marines y el 164.° de Infantería. Aunque agotados, los cocineros alegraron el ambiente con su trabajo. Se preparó arroz con uvas, chocolate y grasa, un sueño para todo incursor. Esa noche fue una ocasión realmente especial: el 167.° aniversario de la creación del Cuerpo de Marines.

Hubo varios encuentros con el enemigo al día siguiente. Le tocó a la Cía. B dar protección y permanecer lista para ayudar a cualquier incursor en apuros. Se enviaron otras Cías. para las patrullas usuales. Al poco rato, se enfrentaron con los japoneses. La Cía. C apenas había limpiado las líneas americanas cuando un soldado japonés irrumpió y fue liquidado. Parecía sano, a diferencia de los débiles y anémicos japoneses que se habían visto antes, y probablemente era un miembro de los refuerzos que acababan de desembarcar en la isla. En una hora, todas las patrullas combatían y la base americana era atacada.

La cía D tuvo problemas. Atrapada por fuego de mortero certero, las bajas aumentaron.

El primer mensaje de radio fue el de la Cía. C. El oficial jefe informaba que sus hombres habían entablado combate con una unidad enemiga tipo batallón armada con ametralladoras y morteros. Aunque los incursores habían sorprendido a los japoneses, causando fuertes pérdidas, habían tenido 5 muertos y varios heridos. Carlson creía que el enemigo avanzaba al Sur desde la desembocadura del río Metapona, donde el 7.° de Marines y el 164.° de Infantería le había causado fuertes pérdidas. Carlson ordenó al capitán R. E. Washburn, jefe de la Cía. E, llevar a sus hombres al Sur, a lo largo del río, y a la Cía. C a lo largo de la orilla oriental del río. Ambos jefes recibieron la orden de encontrarse en un punto al Norte del pueblo de Asamana.

Washburn tuvo suerte. Al atrapar a dos Cías. japonesas cruzando el río, ordenó al teniente Evans Carlson, hijo del oficial jefe, situar sus armas pesadas en la orilla frente al enemigo incauto. Abriendo fuego, sus hombres causaron fuertes pérdidas, pero después de pocos minutos se vieron bajo certero fuego de ametralladora. Washburn envió entonces al pelotón del teniente Clelland Early al combate y rápidamente silenció el fuego enemigo.



En otra parte, la Cía. D tuvo problemas cuando estaba cruzando un claro amplio y despejado. Atrapada por fuego de mortero certero, las bajas aumentaron. Después de mucha actividad, identificando a los muertos y administrando primeros auxilios a los heridos, el sargento George Schrier comenzó a evacuar a sus hombres. Carlson ordenó a los hombres de Peatross ayudar en la retirada, pero los hombres habían caminado menos de 90 m cuando vieron a Schrier conduciendo a los restos de la Cía D de vuelta a la base.

Durante la noche, Peatross recibió órdenes de llevar el resto de la Cía D a la posición de Washburn. Llovía con fuerza y, aunque la primera etapa de este viaje era menos de 4 km, era a través de selva densa. Derribaban árboles y cortaban zarzas, pero justo después del alba dejaron la selva y entraron en la base de Carlson, situada en un bosquecillo de cocoteros. Después de una corta pausa, Carlson y el comandante John M. Mather, un oficial australiano que mandaba al sargento 1.° Vouza y a sus nativos, se reunieron con la Cía B y continuaron hasta Asamana. Las Cías. F y C. volvieron a Binu, donde la Cía. E estaba preparándose para sumarse al resto para la marcha a Asamana.

Cerca del río, algunos incursores descubrieron a tres japoneses en una canoa. Cuando llegó al sitio correcto, el grupo de cabeza saltó a la canoa, matando a un hombre y capturando a los otros dos. Poco después, el pelotón del teniente Bill Does tuvo escaramuzas a través del pueblo, recibiendo fuego esporádico de armas ligeras. El resto de la Cía. de Peatross llegó y fue asignado a posiciones defensivas. Los hombres de Washburn se encargaron de la otra mitad del pueblo. Con el escuadrón del cabo McCall, Peatross volvió cruzando el río para organizar algunas defensas y después regresó a su puesto de mando.

Agotado, Peatross comió un poco, preparó su saco de dormir y se quedó profundamente dormido. Hacia medianoche, un disparo de fusil atravesó la cabaña, pero Peatross estaba demasiado cansado para preocuparse. Sin embargo, más tarde, varias balas atravesaron las paredes y Peatross se puso a cavar un hoyo. Mientras lo hacía, descubrió el cuerpo de un japonés muerto. Había ya bastantes disparos, la mayoría desde alrededor de la posición de McCall.

Al alba, el sargento Cone, el cabo Needham y Peatross hicieron sus rondas del pueblo. Debido a la fuerte lluvia de la noche anterior, el río estaba demasiado crecido para vadearlo. El capitán Green lo



Arriba: agazapándose e investigando, usando al máximo la protección de la selva, un grupo de incursores se prepara para eliminar una bolsa de resistencia japonesa en Guadalcanal, en noviembre de 1942. Después de desembarcar el día 4 de ese mes, los incursores de Carlson pasaron un mes en la isla, enviando patrullas de combate para hostigar al enemigo y destruir sus bases de campaña. En una serie de duros combates, los incursores mataron a unos 500 de los fanáticos defensores de la isla.

Guadalcanal

La 1.ª Div. Marine USA desembarcó en Guadalcanal el 7 de agosto de 1942. Dos días después había creado un perímetro cerca de Lunga Point, pero durante los tres meses siguientes los japoneses recibieron grandes refuerzos y los marines tuvieron que rechazar una serie de fuertes asaltos. El 4 de noviembre, el 2.° Batallón Marine Raider desembarcó en Aola Bay, a unos 65 km de las líneas americanas, y comenzó una épica marcha a través de territorio enemigo.

intentó y casi se ahogó, pero Private Royal, el mejor nadador, lo cruzó con una soga en su boca y lo ató a una barca. Cruzaron el río. Más tarde, los expertos en demolición talaron un árbol para hacer un puente permanente. El escuadrón de McCall había eliminado a 13 japoneses durante la noche, y para la tarde del día 13, el pelotón de Green había liquidado a 7, y el de Doe, 9. Washburn también había liquidado a un número similar.

Justo después del mediodía, vieron bombarderos en picado y cazas enemigos por lo alto. La artillería antiaérea terrestre y naval entró en acción. Los Wildcats luchaban con Zeros japoneses. En tierra había relativa calma, aparte del fuego antiaéreo y artillero. Sin embargo, los cañones navales disparaban y, poco después de medianoche, un enorme destello iluminó el cielo nocturno. Imaginaron que había estallado la santa bárbara de un navío. Parecía que se estaba produciendo una enorme batalla naval y que los japoneses estaban intentando desembarcar más refuerzos.

Durante la mañana del 14 de noviembre, tres Cías. y el pequeño C. G. de Carlson patrullaron de vuelta a Binu donde lograron raciones. Establecida la fuerza de seguridad, todos bajaron al río para lavar sus ropas y quitarse el hedor de la selva. Bajo la supervisión de Mather, unos 200 nativos tomaban también raciones y se les indicaba su siguiente misión. Dos guías nativos se asignaron a cada día de incursiones mientras que los demás, algunos armados con fusiles Lee Enfield y japoneses, se emplearon para subir suministros bajo la vigilante mirada de Vouza.

Más tarde, supieron que un explorador había visto a 15 japoneses acampados justo fuera de la senda que llevaba al Sur desde la base, y Carlson ordenó a la Cía. F de Schwein patrullar la zona. Mientras, la Cía. B escoltó a Carlson al pueblo de Volimuva, el C. G. del 7.° de Marines, para ver a su jefe, el coronel Sims. Después de discutir, Carlson recibió permiso para volver a Asamana y patrullar al Sur y al Oeste del pueblo, mientras que el 7.° de Marines cubría una zona al Este del río Metapona.

Cuando Schwein volvió a la base, tenía una notable historia que contar. Su explorador había llevado a la Cía. a un desfiladero natural que estaba guardado por un solo centinela. Desde un lugar seguro, habían observado el campamento hasta que el centinela se fue a comer, y entonces se introdujeron, eliminando a todos los japoneses a la vista.

Los hombres de Schwein también recogieron algunos datos valiosos, incluyendo los efectos personales del general de división Kawaguchi, el oficial japonés de mayor graduación en la zona.

El día 17, Carlson llevó a la Cía. D, por entonces al mando del capitán Joe Griffith, a territorio inexplorado, a un lugar a unos 16 km al Oeste de la base americana.

Después de recibir la orden de encontrarse con la 1.ª, sudorosos, sucios y agotados, se refrescaron y después se pusieron nuevamente en marcha, camino de la playa, a 8 km de distancia. Allí, Carlson fue llevado al C. G. de la División. Volvió al día siguiente con sus órdenes: su misión era crear una base en el río Tenaru y después patrullar en torno a esa zona y al río Lunga.

Al día siguiente, todos los incursores, con la excepción de las Cías. B y F, se fueron a la cabecera del Tenaru. Después de pasar la noche en la senda, cerca de la cabecera del río Nalimbiu, la columna fue entonces al nuevo campamento, a pocos km al sur del aeródromo de Henderson. Más tarde, las Cías. B y F avanzaron. Entre los días 20 y 24, los in-





cursores situaron sus defensas y recibieron visitas. El teniente coronel «Chesty» Puller visitó a Carlson, y Peatross recibió una gran lata de macedonia de fruta del capitán Don Peppard. Estaba deliciosa. Sin embargo, se enviaron patrullas, y el día 26, miembros de la Cía. B trajeron 100 fusiles enemigos y 7 pistolas.

El día 28, después de trasladar la base a 6,5 km al Oeste, las Cías. B y D salieron para cortar una línea de suministros japonesa conocida como la senda Este-Oeste. Después de cruzar la parte alta del Tenaru, las columnas subieron la escarpada ladera de la montaña de Mombula por una senda serpenteante y resbaladiza. Mientras la Cía. B establecía posiciones a través de esta ruta. Los hombres de Griffith establecieron posiciones a lo largo de la misma senda pero más cerca del río, en la base de la montaña. Después de una noche tranquila, los hombres de Peatross volvieron a la base, pero encontraron a un amable explorador en camino y les guió a donde la Cía. F luchaba con una numerosa fuerza enemiga.

Una escuadra, mandada por el cabo John Yancey, ya había avanzado a través de una posición japonesa y estaba atacando otra cuando finalmente llegaron los hombres de Peatross. Los hombres de Yancey liquidaron a la mayoría de los 75 enemigos muertos. Más tarde, Peatross supo que la Cía. había tropezado con una hilera de fusiles amontonados en la oscuridad y había eliminado a la mayoría de los japoneses cuando fueron a buscar sus armas. Mientras la Cía. F se aseaba, Peatross fue a ver el cañón de montaña de 75 mm, conocido como «Pistol Pete», que había estado derribando a nuestros aviones en el aeródromo de Henderson. Estaba aún en buenas condiciones, así como un cañón antiaéreo de 37 mm situado cerca. La lluvia cayó durante la noche, y el aire de la montaña era frío y cortante. Después de muchos intentos, lograron encender un fuego para quitarse un poco de frío.

Izquierda: una patrulla se abre paso a través de la densa maleza en Guadalcanal. Debajo, izquierda: después de un cruel intercambio de disparos, los cautos marines entran en un campo japonés abandonado para buscar datos vitales. Debajo: los marines examinan los cuerpos de soldados enemigos muertos durante un intento abortado de reforzar la sitiada guarnición de la isla. La valentía suicida fue inútil ante la potencia de fuego norteamericana.

A la mañana siguiente, comenzaron a patrullar. Peatross mandó una pequeña patrulla por el río Lunga arriba. Al final de un barranco, vieron a varios japoneses sentados en círculo en un banco de arena, farfullando. Sin ser descubiertos, los hombres de Peatross situaron dos ametralladoras y varias armas automáticas frente al enemigo y comenzaron a disparar. Después de un par de minutos, avanzaron y vieron los resultados. Los japoneses tenían un aspecto lamentable: escuálidos, pálidos y enfermizos. Uno tenía una muleta y otro un entablillado en una pierna herida.

Después de anochecer, Carlson dio órdenes para el 3 de diciembre. Washburn tenía que llevar a las Cía. C, D y E por la senda de Lunga abajo, al perímetro principal de la División. La Cía. del capitán Gary recién llegada, junto con las Cía. B y F de Carlson, tenían que patrullar la montaña de Mombula.

Hacia el mediodía, el grupo de cabeza llegó a la cima de la montaña y se desplegó para proporcionar protección, mientras que el resto de la columna subió las escarpadas laderas para llegar a su posición. Una patrulla de combate japonesa penetró en el perímetro de fuego del grupo y fue rechazada. Protegidos por sus camaradas, el teniente Miller y varios incursores avanzaron pero fueron detenidos por fuego japonés. Miller y tres de sus hombres fueron gravemente heridos antes de eliminar a las tropas enemigas.

Al alba del día siguiente, la Cía. B retornó a la base principal. El grupo de cabeza había avanzado unos 90 m fuera del perímetro cuando fue alcanzado por fuego de ametralladora pesada. Los incursores de cabeza, soldados rasos Farar y Maltelski, fueron muertos instantáneamente. El soldado raso Van Buren, al intentar callar las armas enemigas, saltó de la senda y cayó en una torrentera. También él fue alcanzado. Un hombre, el cabo Croft, había identificado la posición enemiga, y sugerido que el sargento Potter sacudiese una rama para atraer el fuego enemigo. Potter hizo esto varias veces, y cada vez que el enemigo disparaba, acusaba a Croft de agacharse y no ser capaz de descubrir la ametralladora. Después de otro intento o dos, sin embargo, Croft liquidó al ametrallador.

Antes de marchar, la Cía. B enterró a los muertos, así que las Cías. A y F se pusieron en cabeza. No avanzaron mucho cuando el cirujano del batallón, Dr. Charles Robinson, pidió parar la columna, pues el teniente Miller estaba empeorando. Poco después, moría, y Carlson avanzó, sacó una biblia y una bandera estadounidense de su mochila, y realizó una corta ceremonia.

Lentamente, la Cía. B dirigió la retaguardia de la columna por la senda y a las tierras bajas, cerca del río Matanikau. En la mañana del 5 de diciembre llegó a la playa, donde estaba esperando el transporte de regreso a Espíritu Santo. Después de un largo y agotador mes en Guadalcanal, iban a disfrutar de un bien merecido descanso. En un período de 4 semanas, los incursores de Carlson habían realizado una caminata de 240 km a través de la selva y realizado más de una docena de acciones contra los japoneses, matando a 500 y empujando a los demás hacia el interior de la isla. Aunque la batalla de Guadalcanal iba a durar hasta el 9 de febrero de 1943, fecha en que los japoneses habían tenido 25.000 muertos, las operaciones de los incursores habían socavado la creencia del enemigo en la victoria final.



ESCUADRON 249
(COSTA DE ORO)

Formado en 1917 como Escuadrón de la Royal Naval Air, no fue sino hasta el 18 de agosto de 1918 cuando se convirtió en el Escuadrón N. 249, de la Royal Air Force. El N. 249 operaba desde Dundee, hasta que fue disuelto el 8 de octubre de 1919. Sacado de su retiro el 16 de mayo de 1940, el N. 249 volvió a formarse como valioso escuadrón de caza de la Costa de Oro en Church Fenton. Tras volar con Spitfire durante solamente un mes, se equipó al escuadrón con Hurricanes, y el 3 de julio se convirtió en escuadrón operativo, trasladándose a Boscombe Down en agosto, a tiempo para participar en la Batalla de Inglaterra. El 16 de agosto de 1940, el Teniente de vuelo James B. Nicolson, del N. 249, ganó la única Victoria Cross que se haya otorgado nunca al Comando de Combate cuando, aunque herido y con su Hurricane ardiendo, consiguió destruir a su atacante, un Bf 110. El 21 de mayo de 1941, se desplazó el escuadrón en portaviones a Malta, donde jugó un gran papel en las batallas aéreas que allí se dieron.

El N. 249 volvió a los Vickers-Supermarine en marzo de 1942, y en octubre de 1943 se desplazó a Italia, haciendo incursiones sobre Albania y Yugoslavia. En septiembre de 1944, el N. 249 se pasó a los Mustangs. Tras una corta temporada en Yugoslavia, el escuadrón volvió a Italia y fue disuelto el 16 de agosto de 1945, habiendo destruido 244 aparatos enemigos.

Arriba: La insignia del Escuadrón N. 249.

BATALLA POR MALTA

En la defensa de Malta durante la II Guerra Mundial, los pilotos del 249.° Escuadrón resistieron heroicamente contra el poderío de las Fuerzas aéreas del Eje.

Entre marzo y finales de junio de 1940, la defensa aérea se basó únicamente en 4 biplanos Gladiator. El 21 de junio, llegaron algunos Hurricanes y se utilizaron para reforzar las defensas de Malta contra las incursiones de bombardeo de la Regia Aeronáutica italiana. Seis semanas después, 12 Hurricanes del 148.° Ala aterrizaron en Luqa. Estos y los cazas supervivientes de Malta formaron el 261.° Escuadrón.

En mayo de 1941, a raíz de encarnizados enfrentamientos con la Aeronáutica italiana y la Luftwaffe, los Hurricanes restantes del Escuadrón se incorporaron rápidamente al recién creado 185.° Escuadrón. El 28 de junio, el 126.° Escuadrón se creó nuevamente también, actuando desde el aeródromo de Ta'Qali. Un tercer Escuadrón, el 249.°, llegó de Gran Bretaña cuando los portaaviones *Ark Royal* y *Furious* descargaron varios Fleet Air Arm Fulmar y 46 Hurricanes durante la Operación Splice el 21 de mayo de 1941.

Durante su servicio en Malta, el 249.° Escuadrón iba a convertirse en una unidad muy cosmopolita. Llegó a perder su identidad británica, convirtiéndose en una informal, si no casual, mezcla de nacionalidades. Aun así, como era a menudo el caso con tales unidades, el 249.° siguió haciendo su trabajo, y lo hizo muy eficazmente, por supuesto. Desde mayo de 1941 hasta que dejó Malta a finales de octubre de 1943, el 249.° Escuadrón logró una impresionante

Foto de fondo: la base aérea de Takali en Malta es bombardeada por Ju 88 con base en Sicilia. La Regia Aeronáutica y la Luftwaffe nunca lograron destruir la defensa aérea de Malta, sin embargo, incluso cuando sólo tenía un puñado de cazas. Extremo izquierda: el teniente Johnny Plagis, piloto veterano del 249.° Escuadrón. Debajo: aunque se creyó que el oficial piloto «Screwball» Beurling había derribado 1.000 aviones del Eje sobre Malta, esta distinción se otorgó finalmente al jefe de escuadrón John Lynch, también del 249.° Escuadrón, el 28 de abril de 1943. Derecha: pilotos del Ala A del escuadrón con un Hurricane.

cuenta de aviones del Eje destruidos. De los 10 mejores pilotos de caza de Malta, cinco volaron con el Escuadrón, y entre ellos, los pilotos procedentes de Australia, Nueva Zelanda, Rodesia y Canadá, se apuntaron un total de 62 «piezas» cobradas.

En sus documentos, el mariscal de campo Rommel se vio obligado a escribir de Malta que la isla «tiene las vidas de muchos miles de soldados alemanes e italianos en su conciencia». Tanto Gran Bretaña como las potencias del Eje sabían que el control de Malta tendría una importancia crucial en las campañas del Norte de Africa. En consecuencia, desde 1940, Malta y los convoyes de suministro a la misma se vieron sometidos a implacables ataques aéreos de bombarderos alemanes e italianos con base en Sicilia. Las pretensiones del Eje eran cortar las líneas de suministro de la guarnición, asegurando con ello un suministro seguro de combustible y munición a Rommel en Africa del Norte, y destruir las defensas aliadas antes de una invasión de la isla.

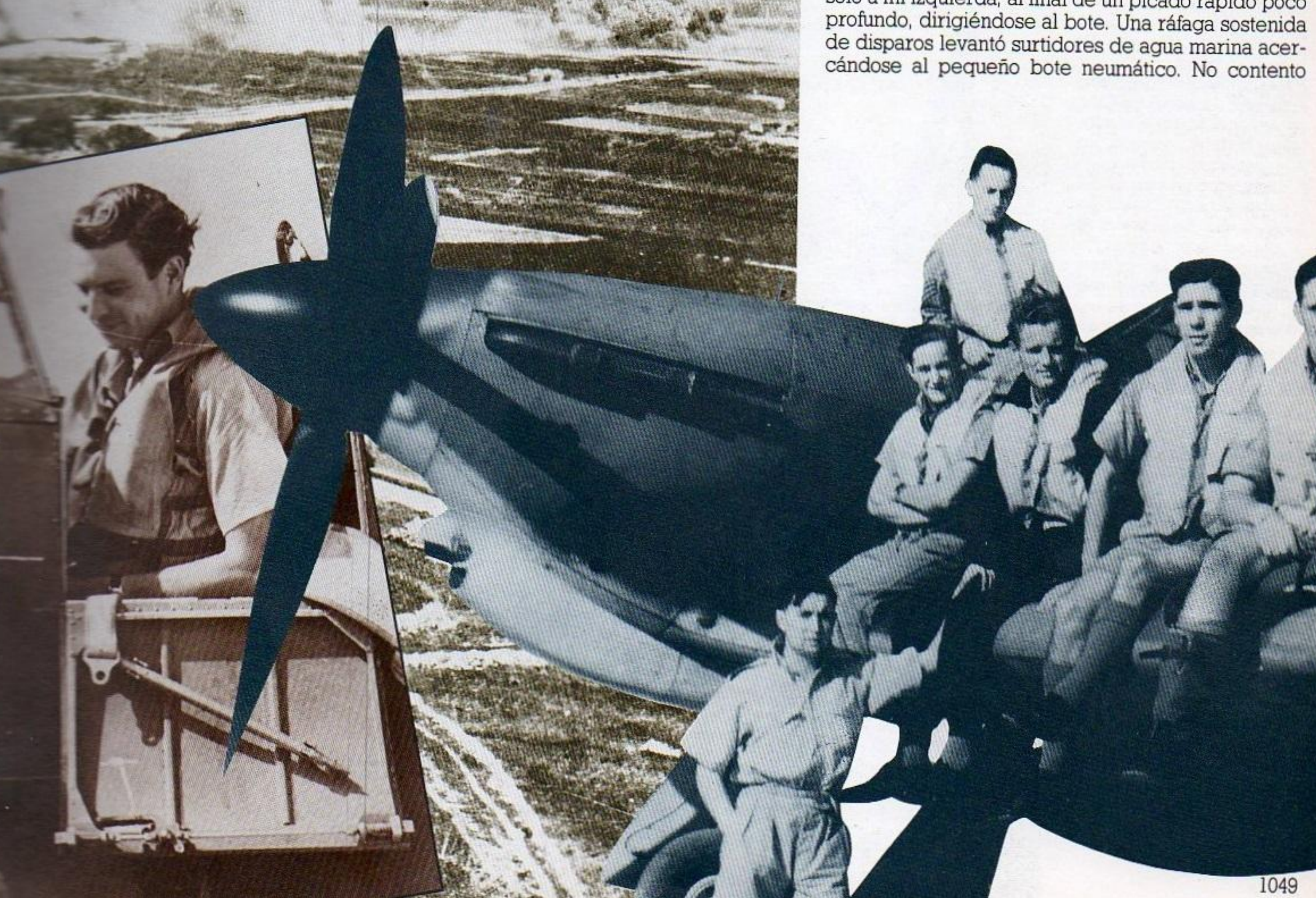
La heroica defensa de Malta duró tres años, y la guerra aérea sobre sus orillas durante 1941-42 debe clasificarse como la más cruel y sin cuartel de toda la guerra. Para la RAF, muy sobrepasada y con escasez de suministros. Entre marzo y mayo de 1942 hubo 803 alarmas de incursión aérea. Según el II Fliegerkorps, se realizaron 345 vuelos de reconocimiento y 11.474 vuelos de caza y bombardeo contra la isla durante el período del 20 de marzo al 28 de abril de 1942. Durante un tiempo, la RAF apenas pudo reunir más de seis cazas para enfrentarse a la furiosa embestida. Ante tal adversidad, la tenacidad del 249.° Escuadrón iba a convertirse casi en legendaria. Con las defensas antiáereas, la RAF se cobró un fuerte tributo de máquinas enemigas. Como muestra del increíble espíritu de lucha de Malta se sabe que el mariscal de campo Kesselring confió al mariscal Ugo Cavallero, jefe del EM italiano, que las tripulaciones de la Luftwaffe que hacían salidas diarias sobre Malta desarrollaban invariablemente un estado de extrema tensión, conocido por los alemanes como «la enfermedad maltesa».

Del lado de la RAF, se cita al veterano piloto jefe del 249.° Escuadrón diciendo que no creía él que «...¡la batalla de Inglaterra se libraba sobre Malta!» El 249.° libró una batalla despiadada, y un aspecto ingrato de ello fue la práctica ocasional, por ambas partes, de liquidar a las tripulaciones que habían abandonado su aparato. El jefe de Ala P. B. «Laddie» Lucas, DSC, DFC, CBE, da testimonio de un incidente tal que implicó a un oficial piloto rodesiano, Douglas Leggo:

«Tocado desde el sol por el as alemán Neuhoff, que por entonces tenía 249 victorias en su haber, Leggo volcó su Spitfire y se soltó. Su paracaídas se abrió inmediatamente. Cuando descendía a tierra, un Messerschmitt solitario, que aparentemente surgió de la nada, agujereó la tela con balas trazadoras en un gesto cruel de asesinato. Duró segundos...»

Menos de una semana después, la muerte de Leggo fue vengada por un piloto canadiense del 249.°. «Laddie» Lucas recordó:

«Un Junkers 88 había sido derribado al sudeste de la isla. El avión se había hundido en el mar, y ahora la tripulación de tres hombres estaba en un bote neumático a 10 millas aproximadamente de Delimara Point... cuando volvíamos a casa, vi a un Spitfire solo a mi izquierda, al final de un picado rápido poco profundo, dirigiéndose al bote. Una ráfaga sostenida de disparos levantó surtidores de agua marina acercándose al pequeño bote neumático. No contento



Debido a su proximidad con Sicilia (92 km), al continente europeo (260 km) y a Africa (330 km), la Isla de Malta era una base aérea y naval de crucial importancia para el control británico del Mediterráneo durante la 2.ª Guerra Mundial. Los aviones, submarinos y barcos con base en Malta causaron grandes bajas a los convoyes con destino al Africa Korps de Rommel. El costo, sin embargo, fue elevado.
De sólo 29 km de larga y 14 de ancha, Malta sufrió 3.340 incursiones aéreas en que perdieron la vida 1.540 civiles y resultaron heridos casi 4.000 más. Cayeron sobre los aeropuertos, astilleros y los pobladores de la isla casi 14.000 toneladas de bombas. En la capital, La Valetta, fueron dañadas o quedaron destruidas casi el 75% de las viviendas. Se perdieron un total de 707 aviones de la RAF y 1.252 del Eje, y centenares más resultaron dañados. Había que traer los suministros por vía marina, a través del bloqueo establecido por el Eje. Los Royal and Merchant Navies realizaron un total de 17 viajes en convoy entre agosto de 1940 y diciembre de 1942, entregando más de 395.000 toneladas de provisiones esenciales. De los barcos en convoy, 37 fueron hundidos y 37 más quedaron inservibles fuera de servicio. En el punto álgido de la campaña, los antiaéreos de Malta dispararon más de 13.000 balas al día, y durante las 238 alertas de abril del 42, su formidable cortina de fuego derribó 102 aviones alemanes. Las provisiones de munición eran desesperantemente escasas, y «racionaron» a los antiaéreos a seis balas al día, pero Malta resistió. El 15 de abril de 1942, los isleños recibieron la más alta condecoración civil de la Commonwealth, la George Cross. Sus sufrimientos continuaron durante seis meses; el 20 de noviembre de 1942 terminó finalmente el cerco.

El oficial piloto George «Screwball» Beurling (arriba, derecha) fue derribado durante un intenso combate aéreo encarnizado el 14 de octubre de 1942. Acababa de lograr romper una formación de ocho Bf 109 que habían estado persiguiendo a un Spitfire pilotado por el oficial piloto Eric Hetherington (encima, derecha).



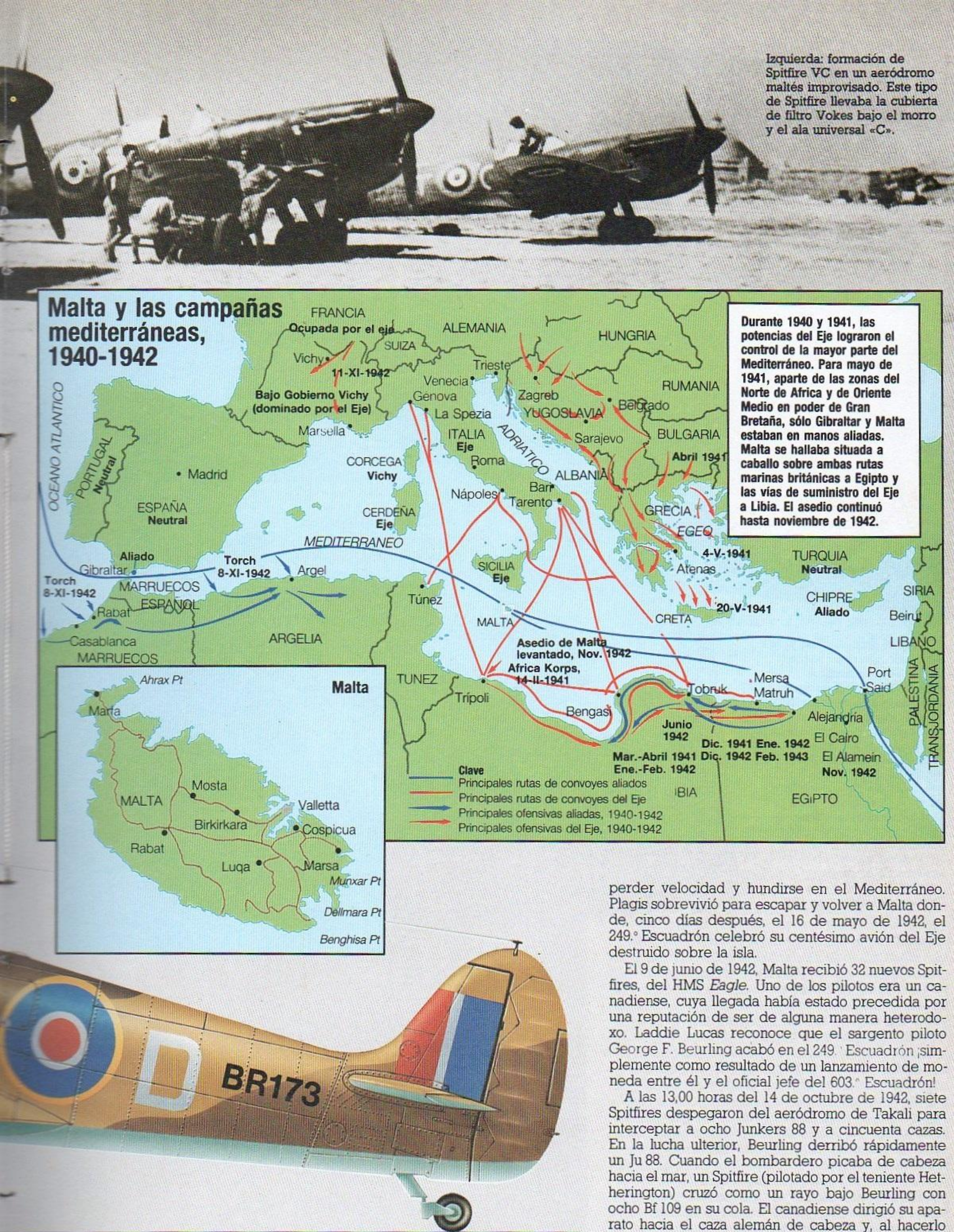
con una pasada, el piloto hizo un giro de ascensión cerrado a la izquierda y picó de nuevo...»

Las tripulaciones amerizadas no estaban totalmente seguras incluso cuando tenían la suerte de ser recogidas por una de las embarcaciones del Servicio Aéreo de Rescate. De hecho, a raíz de un terrible ataque en febrero de 1942, la lancha de alta velocidad, n.º 129 fue hundida por cazas alemanes, matando a varios de los tripulantes.

Para 1942, los pilotos de caza de ambos bandos utilizaban medidas extremas en el aire. Algunos pilotos irían donde fuese necesario, para destruir a un enemigo, incluso a riesgo de morir ellos mismos. Un incidente tal se produjo cuando un piloto del 249.º, Raoul Daddo-Langlois, atacó a un Bf 109 de frente. Ningún piloto se desvió, y los dos aparatos chocaron en el aire, perdiendo un ala el caza alemán y dejando al Spitfire sin una punta de ala. Daddo-Langlois hizo un aterrizaje forzoso en Malta y, con los cazas enemigos intentando liquidarle, saltó de su aparato y corrió al refugio más cercano.

Poco después, Johnny Plagis se vio envuelto en un final similar frente a la costa de Sicilia. Al nivel del mar y separado del resto de su Escuadrón, se vio rodeado por unos 10 cazas italianos. No es raro que Plagis pensase que había llegado su final. Así que, decidido a vender cara su vida, voló recto al aparato más cercano, pensando en chocar con él. El piloto del Macchi se horrorizó obviamente y con desesperación hizo una violenta acción evasiva, para

Encima: el Spitfire VC en el que el oficial piloto «Screwball» Beurling fue derribado fuera de Malta en octubre de 1942.



Izquierda: formación de Spitfire VC en un aeródromo maltés improvisado. Este tipo de Spitfire llevaba la cubierta de filtro Vokes bajo el morro y el ala universal «C».

Durante 1940 y 1941, las potencias del Eje lograron el control de la mayor parte del Mediterráneo. Para mayo de 1941, aparte de las zonas del Norte de Africa y de Oriente Medio en poder de Gran Bretaña, sólo Gibraltar y Malta estaban en manos aliadas. Malta se hallaba situada a caballo sobre ambas rutas marinas británicas a Egipto y las vías de suministro del Eje a Libia. El asedio continuó hasta noviembre de 1942.

perder velocidad y hundirse en el Mediterráneo. Plagis sobrevivió para escapar y volver a Malta donde, cinco días después, el 16 de mayo de 1942, el 249.° Escuadrón celebró su centésimo avión del Eje destruido sobre la isla.

El 9 de junio de 1942, Malta recibió 32 nuevos Spitfires, del HMS *Eagle*. Uno de los pilotos era un canadiense, cuya llegada había estado precedida por una reputación de ser de alguna manera heterodoxo. Laddie Lucas reconoce que el sargento piloto George F. Beurling acabó en el 249.° Escuadrón ¡simplemente como resultado de un lanzamiento de moneda entre él y el oficial jefe del 603.° Escuadrón!

A las 13,00 horas del 14 de octubre de 1942, siete Spitfires despegaron del aeródromo de Takali para interceptar a ocho Junkers 88 y a cincuenta cazas. En la lucha ulterior, Beurling derribó rápidamente un Ju 88. Cuando el bombardero picaba de cabeza hacia el mar, un Spitfire (pilotado por el teniente Hetherington) cruzó como un rayo bajo Beurling con ocho Bf 109 en su cola. El canadiense dirigió su aparato hacia el caza alemán de cabeza y, al hacerlo



Encima: el piloto de este Ju 88 derribado, atrapado vivo en los restos ardientes, fue muerto misericordiosamente después que resultó imposible salvarle. Arriba, derecha: tripulaciones en la base aérea de Takili. A la derecha está Raoul Daddo-Langlois, que sobrevivió a un choque frontal con un Bf 109. Derecha: el jefe de ala P. B. «Laddie» Lucas, uno de los oficiales jefes del 249.° Escuadrón. Extremo derecha: una fotografía alemana mostrando el incendio de un depósito después de un ataque a Valetta en el verano de 1942.

así, pasó al Junkers ardiendo que acababa de derribar. El decidido artillero trasero del avión condenado fue rápido en aprovechar su última oportunidad para disparar al Spitfire de Beurling. Una bala rozó el dedo medio de la mano izquierda del canadiense y otra atravesó su antebrazo izquierdo.

Beurling señaló más tarde:

«Sin embargo, lo más importante e inoportuno entonces fue que yo tenía dos Messerschmitts en mi propia cola y aún tenía que preocuparme de Hether. Tenía que disparar muchísimo para liberar a Hether y salvar mi propio pellejo, así que aproveché una oportunidad y lancé una larga ráfaga, desde unos 400 m desde arriba y a babor. Alcancé al bastardo en el motor y picó en el mar, dejando un rastro de humo y haciéndose pedazos...»

Pero mientras Beurling se preparaba para derribar al segundo avión, un Messerschmitt en su cola había acribillado su ala de babor:



«Como un tamiz, y metido un par de balas a través de la cabina de plexiglás, justo sobre mi cabeza, mientras el otro Schmitt dejaba mi ala de estribor llena de agujeros... Bueno, Hether estaba fuera de peligro nuevamente...»

Momentos después, Beurling respondió a una petición de ayuda.

Con el estilo característico, picó desde 7.200 m recto a la acción:

«Bajé verticalmente, a casi 965 km/h en mi trasto agujereado, y a 4.200 m me situé bajo un Messerschmitt, justo cuando él estaba listo para derribar a Willie el chico (oficial piloto Williams)... justo cuando salí del picado y subía verticalmente, disparé al Bf 109 una segunda ráfaga y arranqué toda su ala izquierda de cuajo... El aparato de Willie... pudo llevarle con dificultad a casa..»

Con sus mandos hechos añicos y el acelerador atascado, el Spitfire entró en barrena a toda potencia.

Pero al salvar a Williams, Beurling había cometido el error capital de no mirar detrás antes de lanzarse al ataque. (Quizá tuvo buenas razones para equivocarse. No sólo había sido herido, sino que estaba debilitado por la mala dieta de la isla y por los ataques de disentería que los británicos llamaban «Malta Dog», y había perdido casi 23 kg de peso.) Fue herido otra vez cuando un Bf 109 lanzó una ráfaga de fuego de cañón en la panza de su Spitfire. Esta vez fue herido en la rodilla derecha, codo izquierdo, costillas y pierna izquierda. Con sus mandos hechos añicos y el acelerador atascado, el Spitfire entró en barrena a toda potencia. Con desesperación, Beurling echó atrás el cristal de la cabina, pero cuando intentó saltar se vio sujeto al asiento por la fuerza centrífuga. Con el motor Merlin ardiendo, el canadiense luchó por escapar de su aparato condenado:

«De algún modo conseguí salir de la cabina al ala de babor, desde la que pude lanzarme al interior de la barrena. Cuando salí estaba a 600 m. A unos 300 m logré deslizarme. Antes de lograr tirar del cabo de desgarre debo hacer estado a unos 150 m.»

Beurling amerizó en el Mediterráneo a varias millas al Sur de Malta. Como un par de 109 se cernían cerca, el oficial piloto Robert Sedd dio vueltas en torno al canadiense hasta que saltó a su bote neumático. Veinte minutos después Beurling fue rescatado por la lancha de alta velocidad n.° 128. Al día siguiente, el *Times of Malta* informó que:

«El ministro del Aire declaró el miércoles (13 de octubre de 1942) que el Eje perdió su avión n.° 1000 sobre Malta o cerca de la misma, poco después del alba del martes, a manos del piloto as de caza canadiense de 20 años de edad, oficial Beurling... El ministro del Aire dice que su sentido de la colocación es instintivo y debe ser uno de los mejores tiradores de la RAF...»

Antes de abandonar Malta a finales de octubre «Screwball» Beurling recibió la DSO, la DFC, la DFM y la BAR, y se convirtió en el as de la RAF con más victorias de todo el escenario bélico mediterráneo. Destruyó 26 aviones y 1/3, probablemente destruyó otro, y dañó siete. El que no lograse más, puede atribuirse a que durante un mes después de su llegada a Malta hubo un insólito respiro en la actividad aérea. Siguieron tres semanas frenéticas con Beurling en su elemento, derribando 16 aviones en seis días separados. Después hubo otro descanso durante seis semanas. A continuación, Beurling, ahora oficial piloto, disfrutó sólo de unos pocos días más de actividad. En total, hizo 27 salidas con contactos con el enemigo. En 19 de estas, en 14 días distintos este piloto de caza sin par logró ese resultado impresionante.

En agosto de 1942 se había producido la llegada del famoso convoy Pedestal, con suficientes raciones para la isla como para eliminar el peligro de hambruna. Los tres primeros barcos mercantes llegaron al Gran Puerto el 13 de agosto, seguidos el día 14 por otro, y al día siguiente, por un petrolero bombardeado, amarrado entre dos destructores y con sus cubiertas casi inundadas. Cargado con petróleo y queroseno esenciales para continuar la defensa aérea de Malta, el petrolero, *Ohio*, había llegado en el momento más crítico del asedio. Con la llegada del Pedestal, y con Malta ahora bastante rebosante de cazas, los alemanes no tenían ganas de arriesgarse a perder más bombarderos. Por ello, la Luftwaffe decidió enviar más de 100 cazas como escolta de sólo 14 bombarderos, prefiriendo usar el Bf 109 en misión de caza-bombardero. El 249.° Escuadrón, siempre en vanguardia de la lucha, logró a menudo interceptar al enemigo antes que pudiese siquiera llegar a Malta.

En agosto comenzó a aplicarse un nuevo concepto de guerra, cuando los Spitfire recibieron fijaciones improvisadas de bombas y se utilizaron por vez primera para misiones de bombardeo desde Malta. Modificados para transportar dos bombas GP de 110 kg colgadas directamente bajo su cañón exterior, los Spitfire del 249.° Escuadrón pronto realizaron salidas ofensivas contra Sicilia.

El 27 de agosto, toda la fuerza Spitfire de Malta atacó los aeródromos de Comiso, Biscari y Gela. Relatos de la época señalan que se destruyeron entre 22 y 29 aviones enemigos en tierra y en el aire. Hubo dos bajas de la RAF, un piloto que hizo un aterrizaje forzoso y fue capturado, y el jefe de estación de Takali, capitán Churchill, que fue alcanzado por fuego antiaéreo y murió sobre Biscari.

La batalla de Malta alcanzó su apogeo cuando, durante 10 días en octubre de 1942, el enemigo hizo 2.400 salidas contra la isla. Pero habían pasado los días en que Malta disponía sólo de un puñado de anticuados Hurricanes para su defensa. En julio y agosto habían llegado 125 Spitfires, y mientras que Malta había recibido a menudo pilotos de caza inexpertos en el pasado, esta vez la calidad de los nuevos pilotos era de un nivel satisfactoriamente alto.

De repente, increíblemente, terminó: la batalla de Malta se había ganado.

El 20 de octubre, la ofensiva aérea del Eje se detuvo de repente cuando casi todos sus aviones fueron trasladados de Sicilia al Norte de Africa. De golpe, increíblemente, la batalla de Malta se había ganado. Los ataques enemigos continuaron, pero nunca con la misma tenacidad que antes. La Regia Aeronáutica realizó su última incursión el 26 de febrero de 1943, y la Luftwaffe realizó incursiones intermitentes incluso después de la rendición en mayo del Afrika Korps en Túnez.

El 10 de julio de 1943, los aliados desembarcaron en Sicilia. Los Spitfires del 249.° Escuadrón abandonaron el aeródromo de Hal-Far al mes siguiente, volando al Norte a su nueva base en Italia para continuar las operaciones con ataques de cazas y escoltas de bombarderos en la costa Este. Detrás de ellos dejaban a muchos camaradas, perdidos en las profundidades del Mediterráneo, o enterrados en cementerios militares en las islas sobre las que el 249.° había volado y luchado durante dos años y medio de operaciones.



EXPLORADORES DE LA FLORESTA

«LOS FILISTEOS»

Dentro de la Fuerza de Defensa Sudafricana (FDS) a principios de los años 80, un número de tropas británicas, rodesianas y americanas eran jocosamente conocidas como los «filisteos» por su actitud arrogante en la guerra de contrainsurgencia. Estos ex miembros del Ejército rodesiano se habían incorporado a la FDS a raíz de la creación de Zimbabwe en abril de 1980. Algunos pasaron al 32.° Bón., una unidad con guerrilleros del FNLA. Además, el coronel Carpenter, jefe de la 44.ª B.ª de la FDS, había reclutado una fuerza de soldados profesionales, principalmente rodesianos, para actuar como un nuevo grupo de combate de la Brigada. Su nombre era la Cía. Pathfinder (exploradora). Su papel era realizar patrullas de combate móviles muy en el interior de Angola. Ya muy entrados en operaciones contraterroristas, los exploradores eran totalmente autosuficientes e independientes del resto de la FDS. Después de superar un curso de selección, los voluntarios de la Cía. realizaban un ulterior entrenamiento en guerra a campo abierto y técnicas de exploración convencionales, y después pasaban a su base permanente en Ondangwa (Namibia). Desde allí, los exploradores lanzaban operaciones contra la SWAPO, en ocasiones a pie, pero más generalmente utilizando un convoy de Landcruisers, Land Rovers y camiones Unimog. Mandada por el coronel Carpenter, la fuerza tuvo grandes éxitos durante toda su corta y controvertida historia. La Cía. Pathfinder fue disuelta cuando el coronel Carpenter dejó la 44.ª B.ª Paracaidista a principios de 1982. Arriba: las alas de plata llevadas por los paracaidistas de la FDS que han realizado 50 saltos.



Veteranos endurecidos en combate de todo el mundo, los hombres de la Cía. de Exploradores, 44.ª Brigada Paracaidistas, actuaron como punta de lanza en una incursión contra guerrilleros en Angola.

La Cía. Pathfinder de la 44.ª B.ª Paracaidista, Fuerza de Defensa Sudafricana (FDS), se creó a principios de 1980, alistándose muchos otros soldados extranjeros en la misma. Durante ese año, la 44.ª B.ª Paracaidista había sido totalmente reorganizada. Con base en Bloemfontein, el 1.er Bón. Paracaidista (1 Parabat) tenía reclutas haciendo su servicio militar de dos años, y una Cía. tenía su base permanente en Ondangwa, Africa del Sudoeste (Namibia). Los batallones paracaidistas (parabat) 2.° y 3.° tenían personal de la Fuerza Ciudadana que habían terminado su servicio militar pero eran llamados aún para hacer un campamento anual, a menudo para misiones en Africa del Sudoeste (Namibia) o Angola. El C. G. permanente de los 3 parabats era la 44.ª B.ª Paracaidista.

Para principios de 1981, dos cursos de selección de exploradores (pathfinders) habían producido suficiente personal para ser desplegado en servicio activo, y se preparaba un convoy de vehículos para su empleo, en los talleres del Departamento sudafricano de Investigación científica e industrial. El convoy estaba formado por tres Landcruisers Toyota, dos con ametralladoras Browning de 7,62 mm y uno con un cañón de 20 mm trocado con la Fuerza Aérea Sudafricana (FAS); tres Land Rovers que llevarían ametralladoras ligeras FN MAG montadas atrás, más una ametralladora para el jefe y tres camiones Unimog tenían que transportar el combustible, las raciones y la munición necesaria para patrullas de largo recorrido. Todos los vehículos tenían disparadores de humo y cabrestantes, así como neumáticos rellenos de espuma como precaución contra pinchazos de espinas.

Izquierda: un «filisteo» en persona, un ex explorador del ejército rodesiano con uniforme del FAPLA y con un fusil de asalto soviético AK de 7,62 mm. Encima: un Unimog de la FDS, armado con una ametralladora de 14,5 mm soviética capturada, y (arriba) un Unimog después del estallido brusco de una mina del SWAPO.



ADMISION EN LOS PATHFINDERS

Cada voluntario para la Cía. Pathfinder, 44.ª B.ª Paracaidista, tenía que dirigirse al C. G. de la FDS en Pretoria para examen médico y reconocimiento preliminar. Los candidatos aprobados recibían material y eran enviados a la base sudafricana de Marrayhill, una granja abandonada en Hammanskraal, en la autopista de Pretoria. La instrucción comenzaba inmediatamente al mando del capitán Botha y del sargento 1.° McDonald (un ex miembro del SAS británico que había mandado a mercenarios en el FNLA después de la captura del infame «coronel» Callan). Los hombres pasaban después al campamento de la B.ª Paracaidista en Mabilique, en el río Limpopo. Allí, se enseñaban técnicas de exploración e infantería y lucha a campo abierto, resaltando constantemente el desarrollo de la máxima capacidad física. Por ejemplo, se llevaba una caja de munición completa en cada marcha, y una caminata de 5 a 10 km terminaba la instrucción diaria. Toda la práctica de fuego se realizaba con fuego real. La determinación y resistencia de los honores bajo selección se ponía a prueba en las montañas de Drakensburg en Natal. Tenían que cubrir una distancia fijada dentro de un límite de tiempo, llevando pesos medidos y la pesada caja de munición. Cada etapa de la ruta tenía su propio límite de tiempo y de carga de peso, y el no cubrir cada fase a tiempo significaba un final inmediato de las esperanzas del candidato para su inclusión en la Cía. Pathfinder. Sin embargo, era tal la categoría de los hombres voluntarios de la unidad que sólo unos pocos no superaban las pruebas de admisión. Arriba: el distintivo de boina de los paracaidistas sudafricanos.

El convoy se entregó en Murrayhill, la base permanente de los exploradores, sólo días antes de salir para el Sector 10, la zona de operaciones en Namibia que limita con Angola. Los exploradores tardaron dos semanas en avanzar a través del desierto de Kalahari, a lo largo de la frontera con Botswana, ensayando emboscadas y ejercicios antiemboscada, formaciones de patrulla y tipos de campamentos a lo largo del camino. Se decidió que las secciones con dos vehículos resultaban más eficaces, yendo el jefe en un Landcruiser y el lugarteniente en un Land Rover. Esta combinación también aportaba una mezcla satisfactoria de potencia de fuego. Para la comunicación entre vehículos, se llevaban varios VHF, y el contacto con el campamento base se mantenía con equipos HF.

La primera operación en Angola resultó ser un ataque al alba contra una base SWAPO conocida (South West Africa People's Organisation). Después de un ataque aéreo preliminar de la FAS, el campamento iba a asaltarlo el 32.° Bón. aportando los exploradores apoyo estrecho con ametralladoras.

La Cía. recibió sus órdenes y preparó el material. No había uniforme normal, y el uniforme pardo sudafricano se mezclaba con camuflaje rodesiano y cualquier otro uniforme disponible. El correaje se dejaba también al gusto individual. El armamento personal era la versión sudafricana del Galil israelí, el fusil R-4. Este arma no era tan popular entre los hombres como el viejo FN FAL rodesiano, sin embargo, pues a muchos no les gustaba su calibre más pequeño y la sensación de «inferior». Algunos hombres llevaban pistolas, tanto modelos de propiedad privada como la automática Star de 9 mm. Cada vehículo llevaba una cantidad de lanzagranadas M79 y un lanzacohetes RPG-7.

El día anterior al ataque, la Cía. cruzó la frontera con Angola. Ayudada por fotografías aéreas, se dirigió al Norte, buscando una ruta a través de la maleza. Cuando la floresta se hizo más espesa, estorbando el avance, se pidió un Unimog para ponerse en cabeza, y este magnífico vehículo marcaría un camino para que los demás lo siguiesen. Al oscurecer el día, la Cía. conectó con el 32.° Bón.

Antes de amanecer al día siguiente, el campo terrorista comenzó a zumbar de actividad. El enemigo había descubierto que algo se preparaba y pronto se cubrieron las vías probables de aproximación con lanzagranadas multitubo BM-21. El ataque aéreo comenzó y fue recibido con fuego antiaéreo desde varios puntos alrededor del campo. Las fuerzas terrestres comenzaron entonces su avance hacia la zona del campamento. El 32.° Bón creó una bien disciplinada línea de barrido, con los vehículos exploradores situados a intervalos a lo largo de la misma. Avanzaron, disparando sobre el enemigo. Sin embargo, no hubo fuego de respuesta y pronto se hizo evidente que, aparte de los artilleros antiaéreos, todo el mundo había huido.

Mientras el 32.° Bón desactivaba dos bombas sin estallar que habían sido lanzadas por Mirages en el ataque inicial, la Cía. Pathfinder avanzó para limpiar las posiciones antiaéreas. Los helicópteros de apoyo habían comunicado la presencia de terroristas que inutilizaban ametralladoras pesadas, pero lograron localizar una posición con tres ametralladoras de 14,5 mm aún intactas. Cuando llegaron, un guerrillero, herido en una pierna y sin poder huir, decidió dispararse en la cabeza. Después de buscar bombas trampa, el helicóptero Puma se llevó las ametralladoras. (Más tarde, el coronel Carpenter, jefe de la 44.ª B.ª Paracaidista, logró recuperar una y fue montada en un Unimog para su uso por la unidad.)

Dado que se había perdido el elemento sorpresa, el ataque fue sólo un éxito parcial, pero hubo satisfacción por el comportamiento de los exploradores en su primera operación.

En el mayor secreto se estaba reuniendo y creando una fuerza de invasión en grupos de combate y fuerzas de tarea

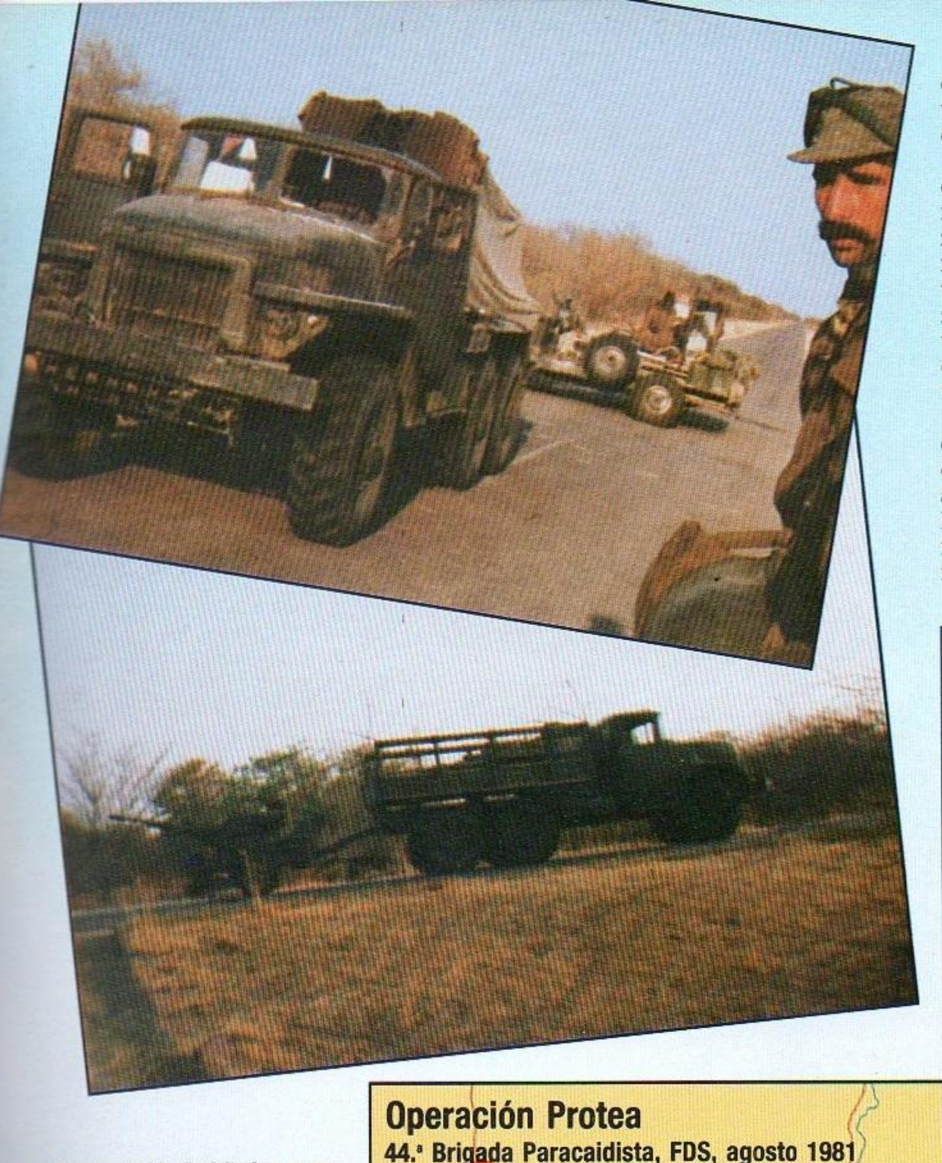
Durante el verano de 1981, la Cía. Pathfinder realizó incesantemente patrullas de combate dentro de Angola, pero todo el tiempo los hombres estaban esperando la «grande». Esta iba a ser una invasión a gran escala de Angola que destruiría la capacidad de la SWAPO para realizar incursiones en Namibia, así como asestar a las FAPLA (Fuerzas Armadas Populares para la Liberación de Angola) un golpe tal que tendrían que reconsiderar el apoyo que daban a la SWAPO. Sin saberlo los exploradores, los man-



dos de la FDS ya habían planeado la operación y estaban poniéndola en práctica. Su nombre de código era Operación Protea.

En toda Sudáfrica se llamaba a los hombres como de costumbre para sus campamentos anuales y tomaban aviones, esperando ser llevados a diversas zonas de instrucción. En cambio, se encontraron aterrizando en Grootfontein, Namibia, donde en el mayor secreto se estaba reuniendo y creando una fuerza de invasión en grupos de combate y fuerzas de tarea. Sin informarle de la operación, la Cía. Pathfinder recibió la orden de abandonar Ondangwa y marchar al Sur. Salió a las 8,00 h del 19 de agosto.

La zona de instrucción era campo abierto, cerca de Omuthiya. Se había reunido una enorme cantidad de hombres y material y los ensayos ya habían alcanzado una fase avanzada. Al llegar, se exigía a los hombres rellenar formularios médicos y personales. Era práctica normal para los exploradores el incluir una nota solicitando que se informase a los pa-



Abajo: la Cía. Pathfinder cruza la frontera de Angola. Arriba y encima: la emboscada de los exploradores contra un convoy del FAPLA en la noche del 25 de agosto de 1981 arrojó un buen número de vehículos y armas valiosas.



Al alba del 24 de agosto de 1981, la Fuerza de Defensa Sudafricana actuó contra los insurrectos del SWAPO en una de las mayores operaciones de cruce de fronteras en Angola. Mientras una fuerza mecanizada cruzó la frontera en las cataratas de Ruacana, una 2.ª fuerza de tarea —con la Cía. Pathfinder de la 44.ª Brigada Paracaidista adjunta— avanzó hacia Xangongo. Mientras la fuerza avanzó a través del Sur de Angola, se produjo un ataque de Mirage sudafricanos en Xangongo y en la estación de radar fuera de Cahama. La Cía. Pathfinder penetró hasta Chibemba y tuvo dos duros choques con el enemigo.

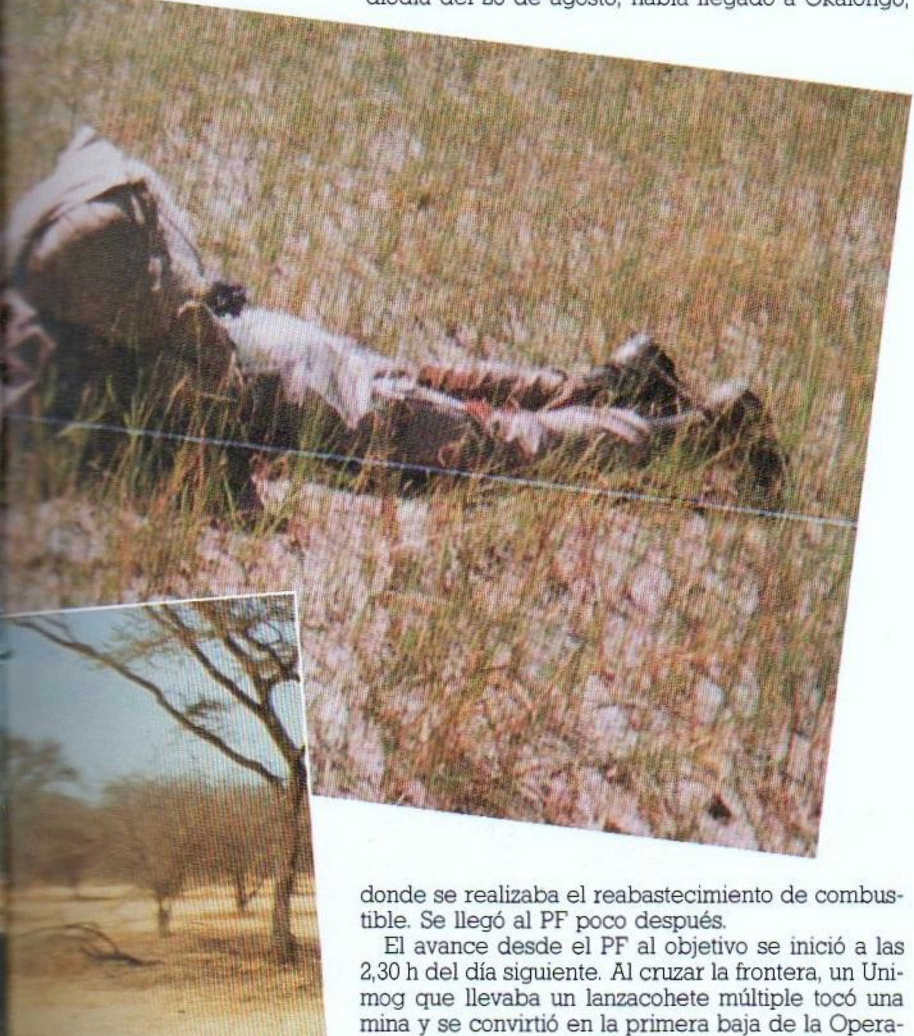


Izquierda: la Cía. Pathfinder descartó los vehículos blindados en favor de plataformas adaptables, ligeras y rápidas para una formidable gama de armamento ofensivo. El Landcruiser en primer plano lleva una ametralladora Browning de 7,62 mm, con una ametralladora ligera para el jefe, mientras que el Unimog tiene un mortero de 60 mm montado en su caja plana. Abajo, izquierda: una patrulla exploradora a pie en Angola. Ningún hombre va vestido igual, y sus armas son de procedencia occidental y comunista. Abajo, derecha: entre las primeras bajas de la Operación Protea estuvo este vehículo BRDM-2 soviético. Abajo: este guerrillero, herido en una incursión contra una base del SWAPO, decidió suicidarse antes que rendirse a los sudafricanos.

rientes más próximos sólo en caso de muerte. Nadie quería que sus familias se preocupasen innecesariamente.

Al día siguiente, la Cía. comenzó a practicar ataques de campamentos con la fuerza de tarea Alpha. Tenía que especializarse en destrucción de tanques, y para ello, los RPG-7 se reemplazaron por lanzacohetes franceses de 89 mm. Hombres del 32.° Bón. formaban parte importante de la fuerza de ataque y muchos de los viejos amigos rodesianos se incorporaron. De noche, muchos de los reclutados fuera de Sudáfrica se reunirían en torno a un fuego vivo, con la ayuda de unas pocas cervezas y canciones fuertes, y celebrarían los hechos venideros. Los sudafricanos, que no podían entender ese entusiasmo, ya les habían apodado «los filisteos». Fue un nombre que todo el mundo aceptó rápidamente de corazón.

El 21 de agosto, se ordenó a la Cía. estar lista para moverse en cualquier momento después de las 17,00 h. Al día siguiente, a las 11,00 h, se dio a la Cía. sus instrucciones finales: la fuerza de tarea Alpha atacaría el objetivo «Yankee», que era la ciudad de Xangongo, y la brigada acorazada de las FAPLA allí situada. Como destructora de tanques, la Cía. Pathfinder quedaría sin misión, pero lista para desplegarse a la orden. Para las 17,45 h, la fuerza de tarea se encaminaba a su punto de formación (PF), y a mediodía del 23 de agosto, había llegado a Okalongo,



donde se realizaba el reabastecimiento de combustible. Se llegó al PF poco después.

El avance desde el PF al objetivo se inició a las 2,30 h del día siguiente. Al cruzar la frontera, un Unimog que llevaba un lanzacohete múltiple tocó una mina y se convirtió en la primera baja de la Operación Protea. Después, a las 12,00 h en punto, los Mirages de la FAS atacaron Xangongo. Las fuerzas terrestres, incluyendo a los exploradores, estaban ya en las afueras y el 32.° Bón aportó las tropas de asalto, apoyadas por fuego artillero de cañones G-5 de 155 mm. Para las 19,00 h, la ciudad estaba firmemente en manos sudafricanas.

Todo estaba tranquilo al mediodía del 25, así que el coronel Carpenter hizo que sus hombres fuesen transferidos al 30.° Grupo de Combate. Sumándose con vehículos de combate de infantería Ratel, los exploradores corriendo por la carretera alquitranada hacia un campamento FAPLA, a 80 km al noroeste de Xangongo, pero el campamento ya estaba desierto cuando la columna llegó allí.

Al oscurecer, las unidades del grupo de combate se dispersaron para pasar la noche, quedando una Cía. Ratel en la carretera para detener a cualesquiera vehículos del FAPLA que viniesen a Cahama, en el Norte. Los exploradores acamparon a 200 m fuera de la carretera, a un km más abajo de los Ratels.

El cabo David Beam era el artillero en el Landcruiser del coronel Carpenter. Debido a su riqueza de conocimientos logrados sirviendo en helicópteros marines norteamericanos en Vietnam, Beam era responsable de todas las ametralladoras. A las 22,00 h estaba de guardia cuando pasó un convoy de camiones con motor de gasolina, hacia el Norte. Dado que todas las fuerzas amigas tenían motores diesel, Beam despertó rápidamente a las tripulaciones que dormían. Por entonces, el convoy había llegado a los Ratels que bloqueaban la carretera y se escuchó un fuerte enfrentamiento, que duró entre 5 y 10 minutos. Fue seguido de un silencio, roto sólo por el sonido del convoy FAPLA volviendo ahora por donde había venido. Por casualidad, se detuvo de nuevo, justo al lado de los exploradores que ahora estaban ya en sus vehículos.

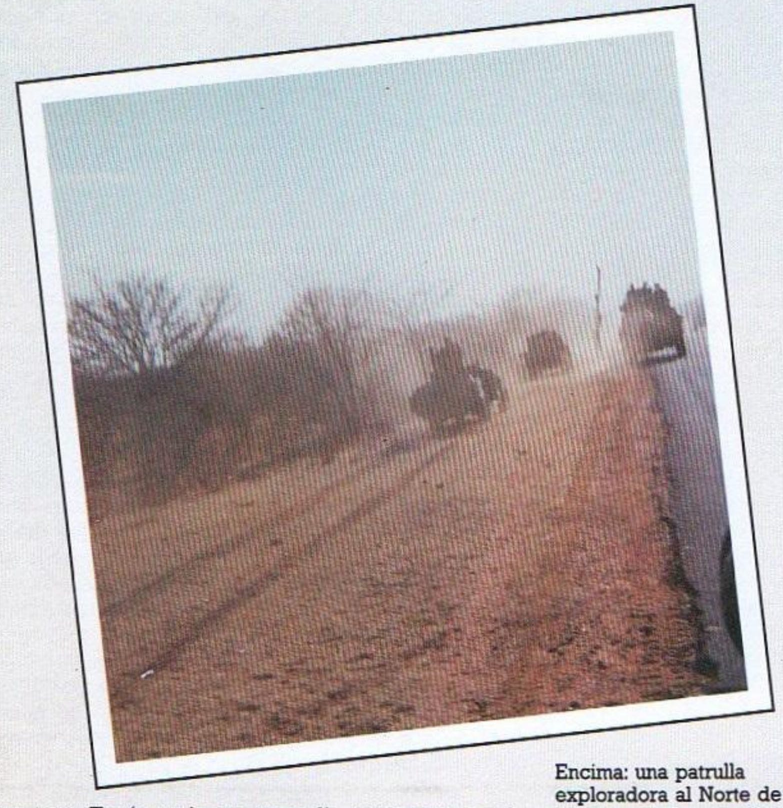
A una orden del coronel Carpenter, todos los vehículos en el lado más cercano a la carretera abrieron fuego. Los hombres del lado extremo ayudaron con lanzacohetes y su mortero de 60 mm. Una increíble cantidad de trazadoras rojas y verdes surcó el cielo, mientras que una unidad artillera cercana se sumó a la escena superreal disparando bengalas de iluminación.

Ambos camiones estallaron, alcanzados por cohetes de 98 mm, y después de sólo unos pocos minutos, los hombres de Botha dejaron de disparar

El FAPLA dejó de disparar y todo quedó tranquilo de nuevo. Los exploradores no habían sufrido bajas ni daños, pero ruidos procedentes del lado extremo de la carretera indicaban que los terroristas podían estar ahora montando morteros. Se formó rápidamente una patrulla, al mando del capitán Botha y, armados con lanzacohetes de 89 mm, los hombres se encaminaron silenciosamente hacia los ruidos.

En el otro lado de la carretera vieron dos camiones rusos GAZ y varios soldados de las FAPLA montando morteros. Sin ser vistos, los exploradores cruzaron la carretera y formaron una línea de fuego. A una señal del capitán Botha abrieron fuego. Fue dramáticamente eficaz. Ambos camiones estallaron, alcanzados por cohetes de 89 mm, y después de sólo unos pocos minutos los hombres de Botha dejaron de disparar. No había rastros del enemigo pero, reconociendo los peligros de barrer una zona de contacto en la oscuridad, la patrulla volvió al campamento. Terminada la acción durante la noche, se colocaron centinelas mientras el resto echó una larga cabezada atrasada. El estallido de la munición en los vehículos que ardían siguió causando cierto estrépito.

Al alba, la Cía. Pathfinder estaba en pie y lista para moverse. Para gran satisfacción, se encontró todo el convoy FAPLA desierto y casi intacto en la



Encima: una patrulla exploradora al Norte de Zangongo lanza una lluvia de fuego contra un campamento SWAPO sospechoso. Abajo: Graham Gillmore, miembro de la Cía. de Exploradores de la 44.ª Brigada Paracaidista (con graduación de sargento) y un Landcruise provisto de doble ametralladora Browning de 7,62 mm. El vehículo fue destruido más tarde, durante una incursión en Angola.

carretera. Tenía un jeep con radio totalmente equipada, dos TOAS, dos lanzacohetes múltiples BM-21 y otros cuatro camiones GAZ, cada uno con dos ametralladoras antiaéreas de 23 mm montadas atrás. Estos nueve vehículos capturados, más los dos camiones destruidos, fueron un notable logro. Aunque no se encontraron cuerpos enemigos, rastros de sangre indicaban que las bajas habían sido retiradas.

Después de volver a Xangongo para una limpieza rápida, la Cía. salió para una misión independiente, dirigiéndose al Norte, a la ciudad de Chibemba, donde los informes indicaban una fuerza FAPLA de tamaño desconocido. Dando a conocer deliberadamente su presencia en la zona urbana, la Cía. se colocó en emboscada a lo largo de la carretera, esperando capturar a cualesquiera patrullas imprudentes lo bastante para seguir a la Cía. Esta táctica no dio resultado, así que se decidió visitar los campamentos conocidos SWAPO y FAPLA. Antes de entrar en una zona de campamento solicitaron helicópteros artillados pero no se encontró a ninguna fuerza enemiga.

Para el 29 de agosto se habían inspeccionado y encontrado desiertas todas las posibles posiciones enemigas fuera de Chibemba. Dado que uno de los Land Rover se había averiado, el coronel Carpenter decidió dejar a los mecánicos atrás, protegidos por otros dos vehículos, mientras que él se acercaba a la ciudad con 7 vehículos y 26 hombres. La columna apenas se había acercado a las chabolas de las afueras de la ciudad cuando el Landcruiser del coronel fue destruido por una mina. Dos hombres, Graham Gillmore y el cabo Beam, tuvieron que ser evacuados por helicóptero. A Beam se le amputaron las piernas. El coronel y su chófer americano quedaron conmocionados pero listos para seguir. No obstante, cuando los helicópteros informaron de al menos 1.000 guerrilleros SWAPO y FAPLA en Chibemba, el coronel hizo una retirada táctica, con el fin de reorganizarse.

Los exploradores continuaron sus comprobaciones en campos enemigos sospechosos, pero sólo hubo un enfrentamiento, que se produjo cuando el vehículo primero salió de la floresta dando con un grupo de guerrilleros descansando. Tomando el único camino de acción posible, cargó recto contra ellos, disparando a diestro y siniestro. En un momento, todos los terroristas estaban muertos, ya sea por disparos o atropellados. Para los exploradores, esto marcó el final de la Operación Protea.

En octubre, la Cía. Pathfinder se sumó a una fuerza del 2.° Parabat en un salto operacional en paracaídas en Angola, como parte de un ataque a campamento. Esta iba a ser su última acción como unidad. Se estaban produciendo cambios en la 44.ª B.ª Paracaidista y el coronel Carpenter pasaba a la Inteligencia Militar. Después de su marcha, los exploradores se vieron envueltos en la instrucción de los paracaidistas de la Citizen Force. Al terminar sus contratos, algunos hombres decidieron abandonar el Ejército, mientras que otros, la mayoría, pasaron al 32.° Bón. Así se disolvió la Cía. Pathfinder.

PARACAIDISTAS EN ACCION



Crisis del canal de Suez, noviembrede 1956: los hombres del 3.° Paracaidista se lanzaron a las fieras fauces de la resistencia egipcia, en el estrecho aeródromo de Gamil

«¡Preparados para la acción, en pie, preparen el equipo! ¡Comprueben las armas! ¡Den novedades!». Venían seguidas las órdenes mientras los hombres se acercaban a sus monos de vuelo, examinando cascos, contenedores de 54 kg con su equipo y el paracaídas del compañero que tenían delante. Llegó entonces el aviso: ¡Luz roja: de pie ante la puerta!

Los hombres se pararon simultáneamente en fila tras número uno, que estaba de pie en la puerta de



LOS PARACAIDISTAS BRITANICOS EN SUEZ

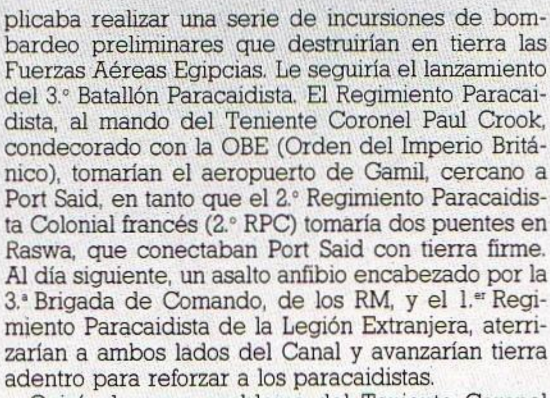
Tras la II Guerra Mundial, las formaciones de paracaidistas del Ejército Británico fueron disueltas de forma gradual, excepto el 16.° Grupo de Brigada Paracaidista Independiente. Este Grupo, formado en 1948 con un núcleo de veteranos de la antigua 2.ª Brigada Paracaidista, tomó el nombre de 16.° en honor a las 1.ª y 6.ª Divisiones, que combatieron en Arnhem y Normandía. Las intenciones del Gobierno británico de desplegar una fuerza aerotransportada en Suez pilló desprevenido a los militares. Cuando comenzó la crisis, el 1.° y 3.° Batallones del Regimiento Paracaidista estaban de servicio en Chipre, en operaciones antiterroristas contra el Coronel Grivas y la EOKA. En este marco había transcurrido el entrenamiento de los paracaidistas y tan pronto como llegó el 2.° Batallón a Chipre, con las armas de apoyo de la brigada, ambos batallones volvieron a Inglaterra para urgente entrenamiento. Sin saber aún que se preparaba un asalto aéreo, los paracaidistas volvieron a Chipre y continuaron las operaciones hasta octubre. El Batallón seleccionado para el asalto inicial, el 3.° de Paracaidistas, había cuajado en una unidad firme, resuelta, durante las duras campañas de Chipre. Tenía en sus filas muchos veteranos de las históricas batallas del Regimiento Paracaidista, incluido el cruce del Rhin y Arnhem, y estos hombres habían forjado un sólido espíritu de cuerpo entre los soldados nacionales en servicio. Reentrenados en el curso de refresco de Inglaterra, el 3.° de Paracaidistas ganó la distinción de efectuar el último salto en combate ejecutado por el regimiento hasta la fecha. Arriba: las Alas Paracaidistas, condecoración de los soldados distinguidos a inicios de 1950.



tropa del avión Valetta. La fuerza conjunta franco-británica, formada para la operación Musketeer, iba a entrar en combate.

Los paracaidistas británicos habían salido a las 4,15 h del aeródromo de Nicosia, en Chipre, el 5 de noviembre de 1956. Su operación iba encaminada a tomar el control del Canal de Suez, propiedad de la Compañía anglo francesa del Canal de Suez, nacionalizado recientemente por el jefe de Estado egipcio, Presidente Gamal Abdel Nasser.

La operación Musketeer implicaba a unos 8.000 hombres, encabezados por la 16.ª Brigada Paracaidista Independiente británica, al mando del General de Brigada M.A.H. Buttler, DSO, MC, y 3.ª Brigada de Comando de los Royal Marines. Encabezando las fuerzas francesas estaba la 10.ª División Paracaidista y la 7.ª División Mecanizada, ambas estaban libres de servicio en Argelia. El Plan operativo im-



plicaba realizar una serie de incursiones de bombardeo preliminares que destruirían en tierra las Fuerzas Aéreas Egipcias. Le seguiría el lanzamiento del 3.° Batallón Paracaidista. El Regimiento Paracaidista, al mando del Teniente Coronel Paul Crook, condecorado con la OBE (Orden del Imperio Británico), tomarían el aeropuerto de Gamil, cercano a Port Said, en tanto que el 2.° Regimiento Paracaidista Colonial francés (2.° RPC) tomaría dos puentes en Raswa, que conectaban Port Said con tierra firme. Al día siguiente, un asalto anfibio encabezado por la 3.ª Brigada de Comando, de los RM, y el 1.er Regimiento Paracaidista de la Legión Extranjera, aterrizarían a ambos lados del Canal y avanzarían tierra adentro para reforzar a los paracaidistas.

Quizá el mayor problema del Teniente Coronel Crook era la zona de lanzamiento (DZ) en que ate-



Suez

3.er Batallón, Regimiento Paracaidista 5-6 Nov. 1956

Como punta de lanza de los esfuerzos anglo-franceses para reabrir el Canal de Suez, tras su cierre por el presidente egipcio Nasser, el 3.° Paracaidista llevó a cabo un brillante asalto sobre el aeródromo de Gamil, al oeste de Port Said en las primeras horas del 5 de noviembre de 1956. Como el asalto anfibio sobre Port Said se lanzó al día siguiente, el 3.° Paracaidista proporcionó vital fuego de cobertura desde sus posiciones al Oeste y se vio envuelto durante todo el día en duros combates.



Puente de Gamil
MEDITERRANEO
Cía. A
Fortín
Aeródromo
Torre de control
Cía. C
Cía. B
Barracas de la guardia costera
Estación depuradora
Cementerio
Port Said
Lago El Manzala
Ciudad árabe
Canal de El Manzala

Aeródromo de Gamil

5 nov. 4,15 El 3.° Paracaidista deja Nicosia, camino del aeródromo de Gamil, cerca de Port Said. Tras el salto de A Coy, se despliega hacia el oeste para asegurar el puente de Gamil, mientras Coy A y B toman el aeródromo, B Coy comienza su presión sobre Port Said, encontrando fuerte resistencia.
10,28 h C Coy avanza con renovado ímpetu hacia Port Said.

Asalto sobre Port Said

6 nov. 07,00 Mientras el asalto anfibio británico sobre Port Said se va desarrollando, el 3.° Paracaidista se despliega en tareas de apoyo. El batallón está en operación en Port Said, durante casi todo el día.
23,59 h Con las fuerzas británicas infiltradas hasta El Cap, los egipcios aceptan el alto el fuego.

Aeródromo de Gamil
3.° Para.
Rompeolas occidental
Rompeolas oriental
45 Cdo
40 Cdo
Lago El Manzala
Port Said
Ciudad árabe
Barrio de oficinas
1 REP
Port Fuad
Canal El Manzala
Canal de Suez
3.° Comando de Marines
42 Cdo
Puentes Raswa
2RPC
2 RPC

La toma de Port Said

Clave

3.° Paracaidista
Otras fuerzas anglo-francesas
▲ Emplazamiento de artillería egipcia

rrizaría el 3.° Batallón (3 Para). El aeródromo de Gamil estaba en una estrecha franja entre el Mediterráneo y el Lago de El Manzala. Tenía menos de 1,5 km de largo, y los paracaidistas tenían que lanzarse en apretados grupos de 20 hombres en cada pasada del avión. Los vientos cruzados podían dar lugar a que los hombres cayesen al mar o al lago, y si lanzaban demasiados de una vez, irían a caer a una estación depuradora egipcia, al Este del aeródromo. Además, las playas de la barra arenosa estaban sembradas de minas, y toda la zona estaba cubierta por el fuego de ametralladoras perfectamente situadas. Crook decidió lanzar la Compañía A en el extremo oeste para sellarlo. La Compañía C iba a tomar el perímetro sur del aeropuerto, y la B tomaría el control de la zona Este como preparación del avance sobre Port Said mismo. En apoyo de las compañías, había soldados del 33.° Regimiento Ligero Paracaidista, de la Royal Artillery y el 9.° Escuadrón Paracaidista, de la Royal Engineers, con un equipo quirúrgico de campaña y un equipo de control aéreo de avanzada, de la RAF. Defendiendo las pistas había un batallón de tropas egipcias y un número desconocido de Guardias Nacionales con cuatro cañones autopropulsados SU-100.

En los aviones de transporte británicos Valetta, los soldados del 3.° Paracaidista esperaban la orden de saltar, retorciendo nerviosamente sus cajas de lanzamiento rápido de los paracaídas, de tipo X.

Delante de ellos estaba el aeropuerto. Un Camberra acababa de lanzar una bengala de humo para marcar el punto de salto y la suave brisa dispersaba el humo hacia el mar. Los paracaidistas descendieron rápidamente y para evitar que la corriente late-

Pág. 1061: Un miembro del 3.° Paracaidista armado con un subfusil Stern, en la pista conquistada del aeródromo Gamil. Recuadro: el Teniente Coronel Paul Croock, acompañado por Rupert, mascota del Regimiento, espera con los paracaidistas que llegue el avión con destino a Chipre. Arriba: un anticuado transporte Hasting lanza equipo sobre Gamil. Izquierda: paracaidistas británicos en ruta de Chipre a Egipto.

EQUIPO ANTICUADO

La crisis de Suez en 1956 demostró claramente cuán poco preparados estaban los británicos para un asalto aéreo a gran escala. A diferencia del regimiento paracaidista francés, que aterrizó en Port Fuad, lanzándose desde modernos aviones Noratlas, los británicos se vieron obligados a usar obsoletos Hastings y Valettas, ambos viejos modelos con ruedas traseras y puertas de carga laterales. Los franceses podían lanzar 17 hombres en 10 segundos en sus rampas traseras, mientras que los británicos estaban limitados a 15 hombres en 20 segundos. A la espera de que se les entregasen finalmente aviones Beverly y Argosy, los británicos habían adaptado ya su equipo secundario para los nuevos transportes. Sus vehículos Austin Champ, diseñados para el transporte en los Beverly, eran demasiado grandes para los Hasting, así que hubo que buscar jeeps de la II Guerra Mundial y camiones por Chipre. También hubo que buscar los bastidores de base y fijadores, donde había que sujetar los jeeps; en realidad, uno de ellos se encontró en un museo de las fuerzas aerotransportadas. Los paracaidistas sólo disponían de 6 cañones sin retroceso para luchar contra los tanques T 34 y los cañones SU-100 autopropulsados. Buena parte de su armamento era anterior incluso a la II Guerra Mundial, no disponiendo de innovaciones de la época como los subfusiles Sterling, tenían que conformarse con fusiles Enfield-Lee n.° 4 de 7,70 mm., fusiles Sten, ametralladoras ligeras Bren, e incluso ametralladoras medianas Vickers. Las armas, municiones, y otros materiales se lanzaban en contenedores, lo que significaba que los británicos estaban indefensos hasta que llegaban al suelo, a diferencia de los paracaidistas franceses, que se lanzaban con metralletas de culata plegable para usarlas nada más aterrizar.

ral del avión los empujase contra el fuselaje, se lanzaban por la puerta con fuerza, con el pecho hacia adelante. Para los paracaidistas, el mundo se convertía por poco tiempo en un caleidoscopio de cielo azul, arena y paracaídas color caqui, hasta que al final se abrían completamente todos los paracaídas. Bajo ellos podían escuchar el martilleo de los antiaéreos. La batería ligera, al lado del puente de Gamil, primer objetivo de la Compañía A, traqueteaba mientras el avión pasaba sobre ella con su suave ronroneo; pronto las ametralladoras de los fortines situados en los extremos escupían proyectiles al rojo apuntando al avión, y a los hombres indefensos que colgaban de sus paracaídas.

El Capitán Sandy Cavenagh, oficial médico del 3.° Paracaidista, fue alcanzado por una esquirla en el ojo izquierdo, tras atravesar una bala el contenedor de su equipo, cortando la cuerda de suspensión. El Comandante Geoff Norton, al mando de la Compañía de Apoyo paracaidista, se vio de repente enredado en las cuerdas del paracaídas al cortarlas el fuego de ametralladora.



Una bala de antiaéreo agujereó el paracaídas de un zapador que se fracturó ambas piernas al llegar al suelo. El soldado Neal, de la Sección Médica, aterrizó en la estación depuradora. El soldado Lamph lo hizo en el mar, y consiguió la rara distinción de hacer un desembarco en paracaídas, siendo tam-



bién el primer soldado anfibio en llegar a la costa, todo ello en diez minutos y en ambos casos bajo cerrado fuego. Otro soldado aterrizó en un campo de minas.

El fuego era mortífero, y los primeros 30 segundos, más o menos, hasta que pudieron recuperar los contenedores, los paracaidistas carecían de armas para responder. Una vez las tuvieron, sin embargo, comenzó a ganarse la batalla. La Compañía B era la que más había sufrido ese cálido recibimiento, perdiendo en unos segundos casi el 10 por ciento de sus fuerzas por el fuego de morteros y ametralladoras. El oficial al mando de la compañía, Comandante Dick Stevens, agrupó a sus hombres y lanzó un asalto inmediato sobre las posiciones egipcias. El soldado Looker fue el primero en llegar. Al saltar el primero de su grupo, había aterrizado peligrosamente cerca de los egipcios, y un defensor, particularmente cortés, había salido de la trinchera para disparar sobre el deshauciado paracaidista, que colgaba de su paracaídas. Loodek se salvó porque el contenedor, oscilando como un péndulo de 54 kg golpeó al egipcio devolviéndolo a la trinchera, justo a tiempo para que el soldado británico aterrizara sobre él.

Mientras, la Compañía B limpiaba los edificios y la torre de agua en el extremo Este, destruyendo el fortín del perímetro sureste, causante de tantas bajas al inicio del lanzamiento. La Compañía A fue a por la torre de control y los edificios del aeropuerto. Los capturaron rápidamente y con pocas bajas, para alivio de uno de los soldados, el soldado Pugsley: se había lanzado con tanta precisión que aterrizó en una de las palmeras justo afuera de la torre misma, con lo que tenía excelente visión de sus compañeros disparando por debajo de él a los defensores de la torre con fusiles y ametralladoras. Una vez limpios estos edificios, la Compañía A fue a asaltar el segundo fortín, que estaba en el extremo oeste del aeropuerto. El oficial al mando, Comandante Mike Walsh, encomendó esta difícil tarea al Pelotón 1. Había muchas posibilidades de que sufrieran fuertes bajas en el ataque, porque entre ellos y su objetivo había 90 metros de terreno arenoso sin obstáculos.

El Teniente Peter Coates envió a dos secciones, en una serie de saltos tácticos, utilizando cualquier pliegue que ofreciera el terreno para protegerse,

Paracaidista británico, Suez 1956
Equipo típico para el paracaidista en combate en Suez, pantalones de algodón, guerrera de camuflaje Denison y pañuelo para la cara, equipo en tela modelo del 44, y la familiar boina roja. El armamento se compone del viejo fusil británico Lee-Enfield n.° 4, de 7,7 mm, con bayoneta.

Extremo superior izquierda: Teniente Coronel Croock (centro) y los miembros de 3.° Paracaidista se encaminan a los edificios del aeropuerto tras el lanzamiento. El paracaidista a su izquierda sustituye su casco de acero por la legendaria boina roja. Arriba, izquierda: cañón autopropulsado SU-100, de fabricación soviética, abandonado. Izquierda: los paracaidistas ponen en acción un jeep lanzado sobre Gamil durante la primera oleada. Fotografía de fondo: barriendo la resistencia a su paso, los hombres de la Compañía A se desplazan al complejo central del aeropuerto.

mientras la 3.ª sección les daba apoyo disparando, a unos 90 metros del fortín, y Coated solicitaba cubierta artillera pesada. El soldado Clemente avanzó a rastras con su lanzacohetes de 89 mm e hizo entrar un cohete por la mira para cañones. El pelotón se lanzó a la carrera y asaltó el fortín: mataron a dos defensores y capturaron a 9, sin bajas por parte de los británicos.

Con el sol destellando en sus bayonetas y la insignia alada en la gorra, los soldados estaban listos para avanzar

La Compañía C limpió el lado sur del aeródromo, mientras que las Compañías CG y D (esta última formada por cocineros, oficinistas y almacenistas como fuerza de reserva en concordancia con la norma del regimiento, de que cada hombre estuviera entrenado como paracaidista), recogió el armamento pesado que lanzaron los aviones, y formó tanto el Cuartel General del Teniente Coronel Crook y un CG rudimentario para el General de Brigada Butler, que había saltado también con el batallón. Se presentaba entonces un problema: la DZ era tan blanda que no habían funcionado bien las plataformas de sujección de los jeeps. Con el impacto se suponía que saltarían los cierres, soltando automáticamente el paracaídas y liberando los vehículos de forma que estos pudieran ponerse en marcha instantáneamente. Los paracaidistas, sudando y soltando gruesas expresiones, luchaban por ponerlos en marcha, bajo el fuego cada vez más intenso de mortero y de los Organos de Stalin (lanzacohetes multicañón) de fabricación soviética, desplegados por los egipcios, mientras que otros se acercaban rápidos a los contenedores llenos de cañones sin retroceso de 106 mm, ametralladoras, morteros y munición.

EL CONFLICTO DE SUEZ

El acceso al poder en Egipto del Presidente Gamal Abdel Nasser, muy nacionalista, fue seguido rápidamente por peticiones de que se retirasen las fuerzas británicas con base en Egipto, abandonando el país las últimas unidades del ejército británico el día 31 de marzo de 1956. Sin embargo, Inglaterra retuvo su papel de socio mayoritario en la Compañía Anglo-francesa del Canal de Suez.

El 26 de julio, el presidente Nasser nacionalizó la compañía para financiar el proyecto de embalse de Asuan. Más tarde, negó a Israel el uso del canal, en violación de un tratado internacional de 1888 que garantizaba el libre paso a todas las naciones. Estos actos fueron origen de amplias protestas, finalmente se llevó el caso al Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

Mientras, Israel intentaba enfrentarse a Nasser, invadiendo la península del Sinaí. Se acordó con el alto mando anglo-francés que intervendrían tan pronto como comenzaran los movimientos israelíes, para defender el Canal.

Los israelíes lanzaron su ataque, la Operación Kadesh, el 29 de octubre de 1956, y el 31, la RAF comenzó un bombardeo que duraría 4 días, destruyendo prácticamente las Fuerzas Aéreas Egipcias.

El 5 de noviembre, voló hasta Suez una fuerza de asalto anglo-francesa, para arrebatar a los egipcios posiciones claves en Port Said.

Con la carga que llevaban los hombres, era imposible ir deprisa. En realidad, tenían demasiada carga, un problema general del Ejército británico, pero era parte inevitable de las operaciones aerotransportadas, ya que cada hombre tenía que llevar todo el equipo a sus espaldas. Una vez hubieron llegado al punto de cita inicial (IPC), sin embargo, pudieron enterrar parte de su carga y lanzarse con brío a la batalla.

Una vez asegurados los objetivos iniciales la tarea de la Compañía B fue avanzar. Aunque diezmados al principio de la batalla de forma repentina y brutal y aunque Crock estaba satisfecho del avance de Dick Stevens, avanzó también para dar algo de apoyo moral a los hombres, acompañado por el General de Brigada Butler. Llegaron los dos hombres, con aspecto de oficiales dirigiendo a sus boinas marrones, y el efecto de ésto sobre sus soldados fue muy positivo. Llevaban el casco de acero porque aún no habían tenido tiempo de quitárselo, pero pronto se vieron las boinas de paracaidistas, con el sol destellando en sus bayonetas y la insignia alada en la gorra, los soldados estaban dispuestos a avanzar. No había cedido, sin embargo, el fuego de mortero, y Dick Stevens cayó herido unos minutos después de la llegada de Croock.

Los morteros del batallón comenzaron su trabajo; tras un corto y encarnizado bombardeo comenzó el asalto

Su segundo, Karl Beale, asumió el mando de la Compañía B, y envió al Sargento Norman carretera abajo, hacia el Norte de la estación depuradora con una sección de suboficiales del batallón, para destruir otro fortín que causaba problemas. Los morteros del batallón comenzaron su trabajo; tras un corto y encarnizado bombardeo, comenzó el asalto de Norman, preparando el camino para otro batallón, encabezado por el Teniente Chris Hogg, que avanzó bajo los ojos expectantes del pelotón antitanque, preparados con sus cañones sin retroceso. Cuando Hogg avanzaba con sus hombres a través de la estación depuradora hacia los edificios vacíos del extremo más lejano, un cañón de 106 mm destruyó un cañón autopropulsado, suceso que festejaron los paracaidistas. Mientras, François Collet y sus ayudantes, dirigían el bombardeo aéreo que efectuaban los transportes desde la costa y uno de ellos casi fue la perdición de Hogg. Tenía órdenes sólo de hacer contacto con el enemigo e informar; él y sus hombres se vieron bajo nutrido fuego proveniente del cementerio, más allá de la estación depuradora y se retiró a los canales de cemento de la depuradora. Los vieron dos Mysteres franceses, que les ametrallaron, haciéndoles buscar refugio dentro de los canales. La gruesa costra de la depuradora soportó apenas su peso, y se escondieron en los densos ca-



Abajo: tras el asalto inicial, los helicópteros se usaron para lanzamientos de tropas a gran escala.





rrizales que estaban frente a las posiciones de la Compañía B. El tenso mensaje que Collet hizo llegar a sus compatriotas de la aerotransportada informaba que, efectivamente, el 3.° Paracaidista había pasado ya de la estación depuradora, y que los blancos se atacarían cuando recibiesen órdenes y no antes.

La Compañía C relevó entonces a la B a las 10,28 h. Un masivo ataque aéreo, apoyado por los cañones del batallón, ametralladoras medias y cañones sin retroceso, pulverizó las posiciones enemigas que había encontrado Hogg en el cementerio y, a las 10,30 exactamente, la compañía se puso en pie, como un solo hombre, surgiendo de los cráteres de las bombas y avanzando con firmeza los 270 m de dunas bajas que les separaban de la pared del cementerio. Las posiciones egipcias estaban perdidas, pero aún muchos defensores se agazapaban en las trincheras, entablándose una lucha salvaje, a muerte, en la que hubo pocos prisioneros.

Parecía que iba a costar una eternidad limpiar el cementerio. Luchando a corta distancia, con granadas y fusiles Sten, los soldados más jóvenes tuvieron que hacer gala de valentía y darse apoyo mutuo para pasar. El oficial al mando de la Compañía C, Comandante Ron Norton, condecorado con la MBE y la MC, había luchado en Creta contra los paracaidistas invasores alemanes en la II Guerra Mundial, y no podía evitar un sentimiento de hondo respeto hacia los egipcios que resistían y luchaban con tanta energía contra el feroz asalto paracaidista.

Finalmente se replegaron los defensores uniéndose muchos de ellos a mujeres y niños que huían de Port Said en las barcazas que cruzaban el Canal de El Manzala entre Port Said y Gamil. Mientras se consolidaba la posición de la Compañía C, muchos hombres arrojaron sus fusiles, que habían probado su ineficacia en tantos casos, sustituyéndoles con fusiles Beretta, Schmeissers, SKS Simonov de fabricación soviética, y con subfusiles PSSH abandonados, el mando del Cuartel General organizaba la siguiente fase del asalto. Los helicópteros de la Marina ya estaban evacuando las bajas del aeropuerto y el 9.° Escuadrón Paracaidista había quitado de las carreteras los bidones vacíos que los egipcios pusieron para bloquearlas. El Coronel Fouquieren, comandante francés que actuaba de oficial de enlace, llegó entonces en un Dakota, ignorando el fuego de morteros y ametralladoras que barría periódicamente el aeropuerto y tras una breve reunión con el General de Brigada Butler salió de nuevo hacia Akrotiri, llevándose nueve bajas más y al oficial médico del 3.° de Paracaidistas, Sandy Cavenagh, que había recibido órdenes de partir.

Mientras la compañía C luchaba al Este, se vio bajo fuego desde un bloque de apartamentos de las afueras de Port Said. Sin embargo, los continuos ataques aéreos habían minado la moral egipcia y los cuatro cañones autopropulsados SU-100 del bien defendido bloque de apartamentos habían quedado abandonados. El fuego de ametralladoras frenaba el avance de la Compañía, cuando el Teniente Mike Newall, del Pelotón de Ametralladoras, encontró un cañón y el transporte de un Bren en la planta baja, en tierra de nadie. Abandonó su puesto de explorador en el pelotón y corrió hacia el soporte bajo una tempestad de disparos y, ayudado por el sargento de la Compañía C, puso el aparato en marcha. Los dos hombres lo condujeron al nido de ametralladoras, lo asaltaron y volvieron triunfantes a lo que pensaban que era la línea del frente.

La compañía fue hostigada por francotiradores durante algún tiempo, sabiendo que no había en kms, ningún blindado británico, al escuchar al transporte que volvía carretera abajo, el destacamento antitanques de la Compañía B se preparó para la acción, y el primer disparo de su cañón perforador llegó preciso y con puntería. Sólo la presencia de un suboficial bien despierto evitó la pérdida de los dos hombres.

Al llegar al fin del día D, la Compañía C se replegó al aeropuerto, dejando que la Compañía B continuara los ataques egipcios en la estación depuradora. Los paracaidistas esperaban ver al día siguiente cómo un fuerte bombardeo naval marcaba el inicio de la segunda fase de la operación, el asalto anfibio sobre Port Said. Todos los objetivos del 3.° Batallón habían caído, y sus compañeros franceses del 2.° Regimiento de Paracaidistas Colonial habían culminado sus misiones en Port Fuad. Su comandante, el Coronel Conan, había contactado telefónicamente con el comandante egipcio, y confiaba en que la rendición podía negociarse sin más acciones militares; por eso, ordenó que cesasen todos los ataques aéreos a las 17 h. El General de Brigada Butler tomó un helicóptero para unirse con Conan en las posiciones francesas, reinando desde las 18,00 hasta las 20,30 una difícil paz.

Fue prematuro esperar un acuerdo de paz. Sin embargo, y tras una noche bastante tranquila, se desplegó el 6 de noviembre el 3.° Paracaidista, en apoyo de la invasión anfibia del puerto. Tras una serie de ataques aéreos, y un bombardeo naval de la cabeza de playa, el 40.° y 42.° Comandos de los Royal Marines atacó playas justo antes de las 7,00 h con el apoyo de las ametralladoras medias del 3.° Paracaidista, para facilitar el desembarco desde los transportes. Un poco más tarde el, 45.° Comando de los RM, aterrizó con helicópteros en la ciudad, y el 1.° Regimiento Paracaidista de la Legión Extranjera llegó a la costa con un escuadrón de Tanques Centurión. Agrupados por el general de brigada, el 2.° Paracaidista se abrió paso hasta El Cap, 30 kms al sur del Canal, y a las 23,59 h se acordó con los egipcios un alto el fuego.

Arriba: los paracaidistas británicos consolidan posiciones en la carretera a El Cairo. Extremo superior: miembros de la fuerza de asalto esperan el transporte que los saque de Egipto, tras el acuerdo de alto el fuego.





2.° DE MARINES

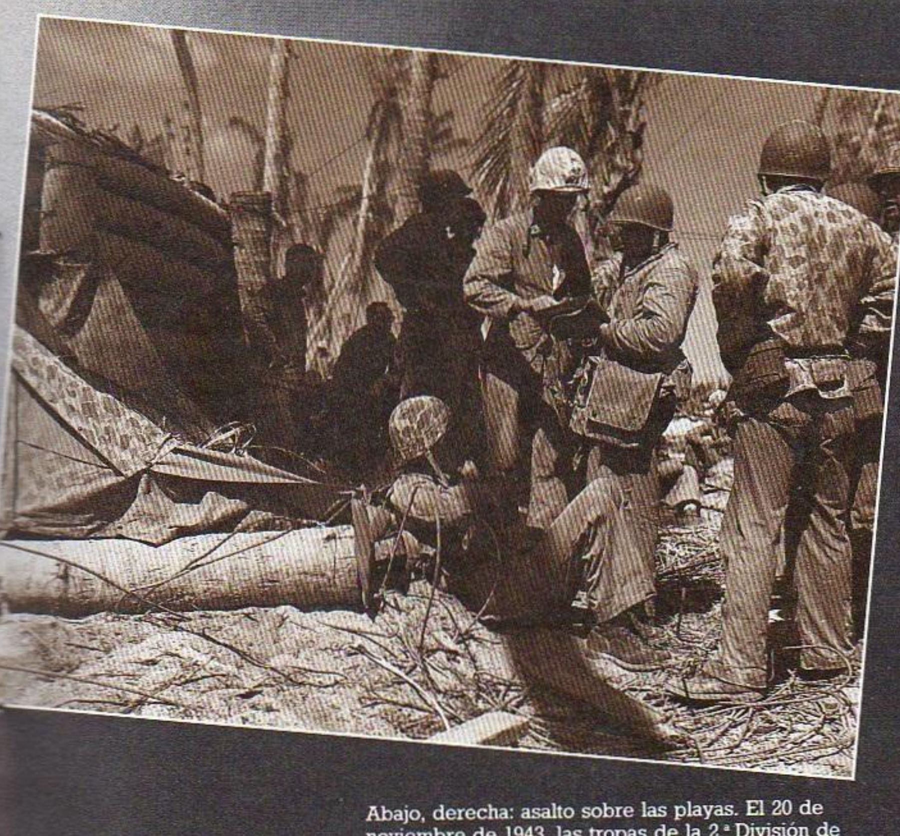
El 2.° de Marines, vanguardia de la 2.ª División de Marines en el asalto a Tarawa, proviene del 1.° Regimiento de Base Avanzada, que se formó en Filadelfia en 1913 y entró en acción en Méjico, Haití y República Dominicana. El Regimiento se disolvió en 1934. Se volvió a organizar en 1941 como 2.° de Marines, entrenándose en San Diego hasta el inicio de la guerra con Japón en diciembre.
Tras un período de realizar vigilancia costera, y entrenarse de nuevo, se desplegó en el Pacífico Sur en julio de 1942, en preparación de la campaña de Guadalcanal. La Compañía B, primera unidad de Marines en desembarcar durante la operación saltó a costa en la isla de Florida para proteger el desembarco de las fuerzas en Tulagi, y sus islas vecinas. El 2.° de Marines salió entonces hacia Guadalcanal, para unirse a la ofensiva de la 1.ª División de Marines sobre la costa norte. A finales de enero de 1943, se retiró el regimiento a Nueva Zelanda, entrenándose con la División durante muchos meses.
El 2.° de Marines, cuya insignia de hombro se muestra arriba, proporcionó el grueso de las fuerzas que tomaron Tarawa y el resto de las islas Gilbert, luchando también en la batalla en las islas Marianas, en 1944. Tras la rendición de Japón, la división se convirtió en parte de las fuerzas de ocupación antes de regresar a EE.UU. Desde 1945, la división ha tenido bajo su responsabilidad operaciones anfibias en el mar Caribe y Mediterráneo.

Fustigados por las ametralladoras, morteros y cañones japoneses, el 2.° de Marines de EE.UU. luchó hasta la muerte en las playas de Tarawa

Justo antes del amanecer del 2 de noviembre de 1943, una batería costera japonesa en la isla de Betio, en el extremo sur del atolón de Tarawa, parte de las islas Gilber, abrió fuego a una distancia de unos 9 km. Su objetivo era una fuerza naval norteamericana compuesta por tres acorazados, cuatro cruceros, y muchos transportes, apoyados por dragaminas y destructores. Poco después, dos barcos, el insignia de las fuerzas Maryland y el Colorado, se desplegaron para contrarrestar el fuego artillero, bombardeando las baterías de la costa con obuses de 406 mm. Había comenzado la batalla por Tarawa y los hombres del Comandante General Julian Smith, de la 2.ª División de Marines, veteranos endurecidos en la agotadora campaña de Guadalcanal, entraron de nuevo en combate contra Japón.

En todas las Gilbert, entraban en acción las fuerzas americanas. El intento de tomar las islas, Operación Galvania, fue el primer paso vital en la ofensiva sobre el Pacífico Central, con el objetivo a la larga, de establecer bases en las Marianas y desde ellas, atacar por el territorio de la metrópolis japonesa. Pero Tarawa, un delgado anillo de islas de coral, que iba a convertirse en una página importante de la historia del Cuerpo de Marines, fue el objetivo más duro en la campaña de las Gilbert, y el más importante desde el punto de vista estratégico. En la isla de Betio misma, había una pista aérea, muy

TARAWA SANGRIENTA



defendida, utilizable por cazas y bombarderos ligeros. Era impensable ningún ataque al norte, hacia las Marshall y las Marianas, sin tomar antes Tarawa.

Los japoneses habían situado una formidable agrupación de combate: minas, obstáculos de cemento, y alambre de espino, para canalizar a los atacantes hacia encerronas preparadas y un muro cara al mar, de 1,20 m —suficiente para detener incluso a vehículos oruga anfibios—, que estaba defendido por ametralladoras alineadas para lanzar a las fuerzas asaltantes que intentaron sobrepasarlo una lluvia de balas. Las defensas costeras se completaban con cuatro cañones de 203 mm, y muchas piezas de menor calibre y una red de bunkers, con techos de hormigón armado de hasta 2 m de grueso, como protección para los defensores. Tampoco podía dudarse de la calidad de la guarnición japonesa: casi la mitad de los 4.800 hombres al mando del Almirante Maichi Shibasaki eran soldados de élite de las Fuerzas Especiales de Desembarco de la marina.

Sin embargo, el mayor obstáculo que los asaltantes tuvieron que vencer fue Tarawa misma. En palabras del Comandante en jefe del Pacífico central americano Almirante Chester Nimitz: «la barrera defensiva ideal ha sido siempre aquella que no puede demolerse, que pone a tiro de los defensores las fuerzas asaltantes, y que no puede sobrepasarse corriendo ni nadando ni cavando, ni trepando, ni navegándola». El arrecife de Tarawa cumplía estas condiciones al pie de la letra.

Las fuerzas asaltantes estaban compuestas por la 2.ª División de Marines bajo el mando del Comandante General Julian Smith.

El ataque sería encabezado por el 2.º de Marines del Coronel David Shoup y el 2.º Batallón, 8.º Regimiento de Marines, mientras que los dos batallones restantes quedaron como reserva de la división. Además, un cuerpo de reserva de tres equipos de batallones de desembarco, del 6.º de Marines se mantuvo como cobertura de toda la operación de las Gilbert y se despacharía a la división si fuese necesario.

A medida que las fuerzas navales de EE.UU. se acercaron a Tarawa se unieron al bombardeo más

Abajo, derecha: asalto sobre las playas. El 20 de noviembre de 1943, las tropas de la 2.ª División de marines bajo el mando del Comandante General Julián Smith, atacaron la isla de Tarwa, en poder de los japoneses, en el Pacífico. El asalto se vio precedido por un feroz bombardeo naval; sin embargo, los marines (abajo) no se hacían ilusiones sobre la tarea que asumían. Foto principal: la laguna, poco profunda, que rodeaba Tarawa no era navegable para los transportes de EE.UU., y los hombres tenían que vadear hasta la costa, como blancos estáticos del intenso fuego enemigo. Abajo: reunión de campaña. El Coronel David Shoup (sujetando el mapa), comandante del 2.º de Marines, consulta con el Teniente Coronel Evans Carlson (sentado) y el Coronel Merrit Edson (con las manos en las caderas).

LIMPIEZA DE LAS GILBERT

A inicios de 1943, las fuerzas aliadas bajo el mando del General Douglas MacArthur en el Pacífico Sur, habían tomado Guadalcanal y estaban listas para lanzarse sobre Japón, pasando por las Salomón, Nueva Guinea y Filipinas. Durante los meses que siguieron, las fuerzas de la US. Navy y del Cuerpo de Marines, en el Pacífico Central, bajo el mando del General Chester Nimitz, se preparaban para una nueva ofensiva sobre la isla. La ofensiva estaba encaminada a hacer presión sobre los japoneses, asegurar el flanco derecho de MacArthur y proporcionar quizá bases avanzadas desde donde efectuar operaciones de bombardeo, y finalmente, desembarcar en Japón mismo si era posible.

El 20 de noviembre de 1943, se abrió la campaña del Pacífico Sur, iniciándose la operación Galvanic: recuperación de las islas Gilbert, en el borde más externo del nuevo imperio isleño japonés. Las fuerzas de la Operación Galvanic estaban compuestas por la 5.ª Flota de EE.UU., bajo el mando del Vicealmirante Raymond Spruance y el V Cuerpo Anfibio, bajo el mando del Comandante General Holland Smith. Mientras iba hacia Tarawa la 2.ª División de Marines, una fuerza de desembarco compuesta por el 165.° de Infantería (reforzado) llegó a la costa en la isla Makin, más al norte, asegurándola el 23 de noviembre. Al día siguiente de los asaltos en Makin y Tarawa, la Compañía del Cuerpo de Reconocimiento desembarcó y conquistó el atolón de Apanama. Al final de las operaciones de limpieza en Taragua, el 28 de diciembre, sólo le quedaba a la Compañía de Reconocimiento de la 2.ª División asaltar los puestos de avanzada japoneses en las islas vecinas. No encontraron a nadie. Las Gilbert cayeron seguras en manos de los norteamericanos, y dos meses después, el V Cuerpo Anfibio entró de nuevo en acción, amenazando el siguiente objetivo, las islas Marshall.

acorazados, lanzando una lluvia de toneladas proyectiles perforadores de blindaje y explosivos de gran potencia, sobre las defensas japonesas. A unos 6,5 km mar adentro en Betio, los equipos de asalto pasaron a sus fuerzas de desembarco. Mientras que los barcos más grandes quedaban estacionados al oeste, dando cobertura artillera y preparados para enfrentar cualquier intervención naval japonesa, los marines iniciaron la prolongada y tensa marcha hacia las playas de asalto, en la laguna de la isla. Sólo las tres primeras oleadas tenían LVT (vehículos oruga de desembarco), el resto se desplazaba en LCVP (Vehículos de desembarco de personal) y LCM (transportes mecanizados de desembarco). Las fuerzas de asalto se arriesgaban a embarrancar en el borde del arrecife que descansaba muchos centenares de metros costa afuera.

Ya estaban listos para la acción los dragaminas, para abrir un canal en la laguna, apoyados de cerca por dos destructores. Hacia las 8,23 h del 20 de noviembre, cuando llegó la primera oleada de LVT, uno de los dragaminas estaba trazando la línea de salida y funionaria como barco de control desde ese momento. Se fijó la hora H para las 8,30 h pero ya era obvio que los vehículos estaban haciendo menos progresos de los esperados.

Cuando cruzó el arrecife la primera oleada de LVT, bajo el apoyo artillero, el efecto del bombardeo naval parecía devastador: flotaba en el aire una nube de humo y polvo de coral, y muchos nudos artilleros del enemigo se habían silenciado. En palabras del oficial al mando del apoyo artillero naval, Almirante Kingman: «Parecía casi imposible que nadie quedara vivo en la isla de Betio». Pero Kingman subestimó la fuerza de las defensas japonesas.

Sólo los destructores, en la Laguna, estaban lo bastante próximos como para proporcionar un bombardeo preciso y mortífero durante el asalto final. Aprovechando la tregua, los defensores de Tarawa volvieron a sus posiciones y abrieron fuego con obuses de 75 mm que explotaban en el aire y con ametralladora.

A las 8,55 h, justo al cesar el bombardeo de apoyo, entró en acción el primer equipo de marines. El pelotón de exploradores y francotiradores del 2.° Regimiento de Marines, bajo el mando del Teniente Williams Hawkins, alcanzó el extremo del largo malecón en un LCVP y lo tomó al asalto. Tras escalar la rampa hasta la pista del malecón, los hombres de Hawkins lucharon ferozmente contra unos 10 o 12 japoneses, destruyendo con lanzallamas dos cabañas de madera; se aseguraron luego la posición lateral que, de no haber sido así, habría creado problemas a las fuerzas asaltantes.

Los primeros marines atacaron las playas a las 9,10 h. Los LVT de las tres primeras embestidas que cruzaron el arrecife no pudieron sobrepasar las barreras colocadas a lo largo de la costa. Sus ocupantes alcanzaron las playas, lanzados por los vehículos de desembarcos y corrieron en busca de la más mínima protección ante el muro costero. Entonces comenzaron a caer, hostigados por el fuego cruzado de las ametralladoras enemigas; sufrieron fuertes pérdidas.

El avance sería un combate centímetro a centímetro, metro a metro búnker por búnker. Y la lucha iba a ser sangrienta.

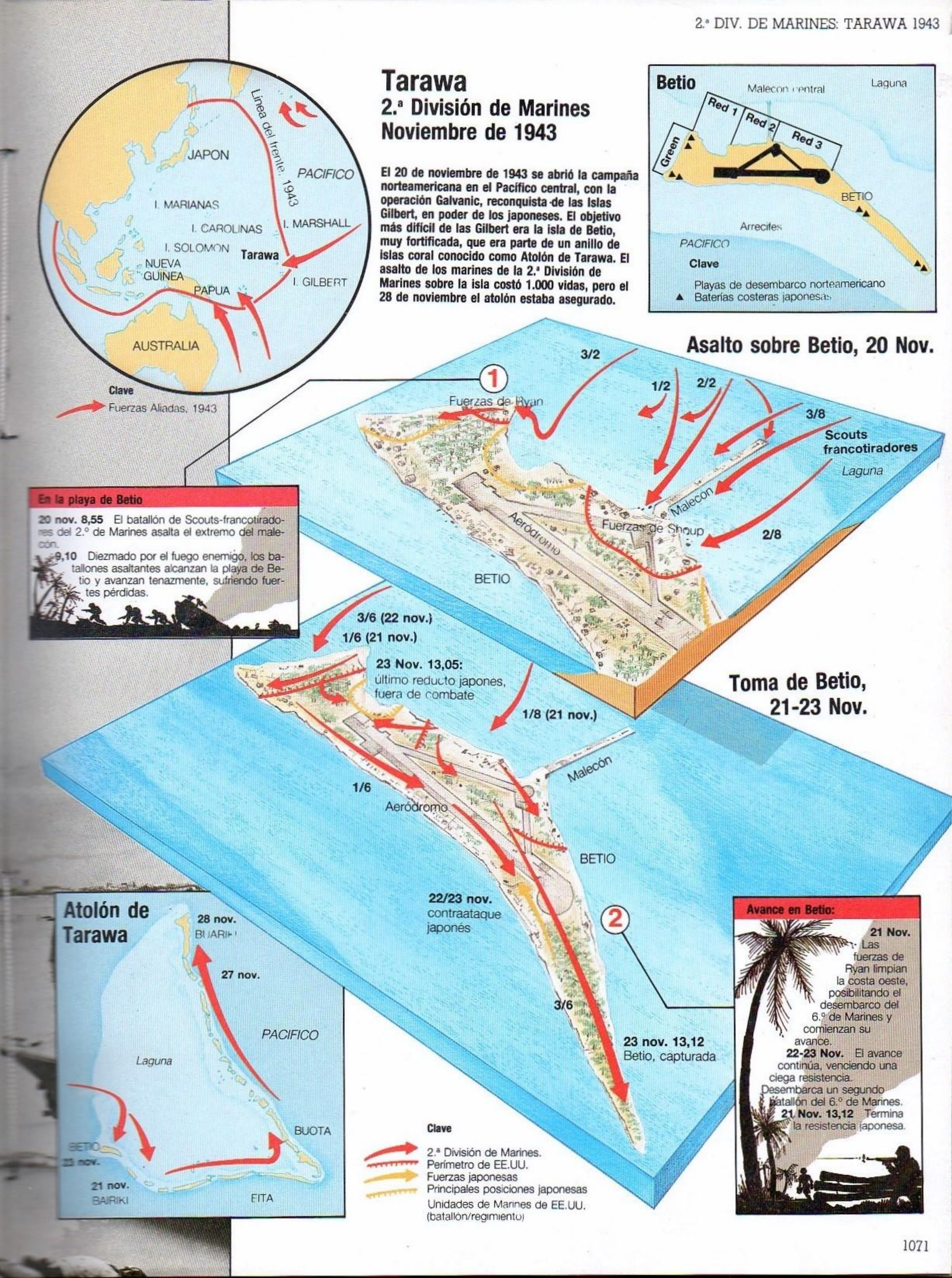
La situación en el agua era incluso peor. Algunos de los LVT fueron destruidos por el fuego enemigo antes de alcanzar la costa, y los vehículos sin oruga, no podían atravesar la laguna hasta las playas. Las siguientes oleadas de marines tenían que marchar hasta la costa cruzando muchos centenares de metros de arrecife traicionero; sus vehículos habían embarcando debido a que la marea era inferior a la prevista.



Abajo: el horrible resultado de la «Sangrienta Tarawa»: cuerpos sin vida, equipos abandonados y anfibios destruidos llenan en desorden la línea de costa de la playa Red 2 (Roja 2), objetivo del 2.° Batallón, del 2.° de Marines bajo el mando del Coronel Herbert Amey. Amey y muchos de sus hombres fueron segados por el arrollador fuego de ametralladoras, desde fortines enemigos cuidadosamente ocultos.

Tarawa
2.ª División de Marines
Noviembre de 1943

El 20 de noviembre de 1943 se abrió la campaña norteamericana en el Pacífico central, con la operación Galvanic, reconquista de las Islas Gilbert, en poder de los japoneses. El objetivo más difícil de las Gilbert era la isla de Betio, muy fortificada, que era parte de un anillo de islas coral conocido como Atolón de Tarawa. El asalto de los marines de la 2.ª División de Marines sobre la isla costó 1.000 vidas, pero el 28 de noviembre el atolón estaba asegurado.

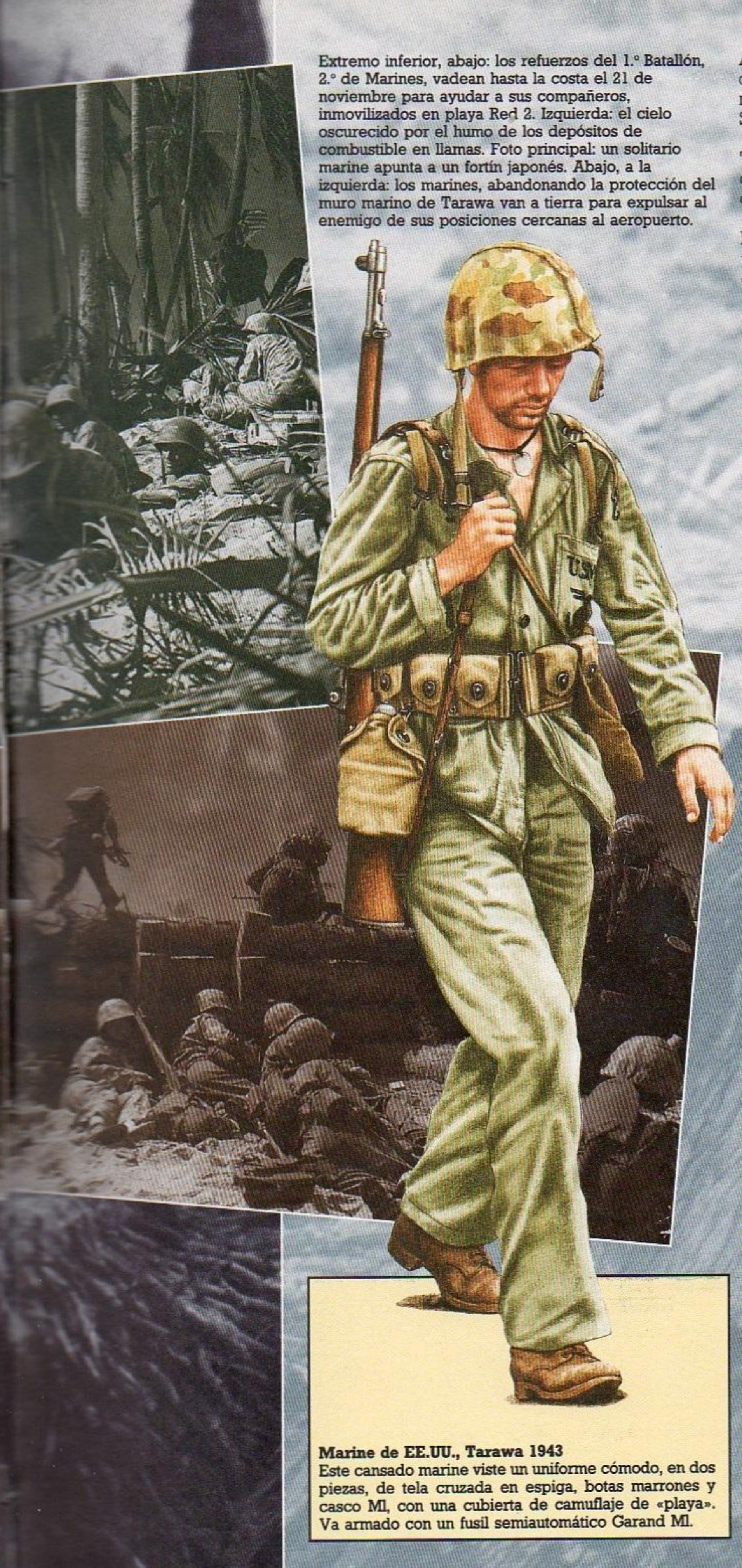




Acosados por el traqueteante fuego de ametralladoras, morteros y cañones los marines no tenían cobertura ninguna, y la única elección era vadear, sin dejarse atemorizar, un mar ensangrentado, cruzando sobre los cuerpos de sus compañeros muertos en combate. Robert Sherrod, periodista, con los marines, observó de cerca el furioso fuego japonés en el avance hacia las playas:

«No bien habíamos saltado al agua, las ametralladoras japonesas comenzaron a disparar. Debía haber 5 o 6 de ellas concentrando el fuego sobre nosotros: no había ningún objetivo más cerca en el agua en esos momentos. No creo que ninguno de los 15 hombres no hubiera vendido su seguro de vida por 25 dólares. El avance era terriblemente lento, al tener que vadear en aguas tan profundas. Tuvimos que cruzar en lenta marcha los 600 m bajo este fuego de ametralladoras, convirtiéndonos en blancos cada vez mayores cuanto más nos acercábamos a tierra.»

Cada equipo de batallón de desembarco tenía como objetivo una de las tres playas de asalto. Al Este del malecón, la playa Red 3 era el objetivo del Comandante Henry Crowe del 2.° Batallón, 8.° Regimiento de Marines. Red 2, la playa central inmediatamente al Oeste del malecón, era el objetivo del 2.° Batallón, 2.° de Marines, del Coronel Herbert



Extremo inferior, abajo: los refuerzos del 1.° Batallón, 2.° de Marines, vadean hasta la costa el 21 de noviembre para ayudar a sus compañeros, inmovilizados en playa Red 2. Izquierda: el cielo oscurecido por el humo de los depósitos de combustible en llamas. Foto principal: un solitario marine apunta a un fortín japonés. Abajo, a la izquierda: los marines, abandonando la protección del muro marino de Tarawa van a tierra para expulsar al enemigo de sus posiciones cercanas al aeropuerto.

Marine de EE.UU., Tarawa 1943
Este cansado marine viste un uniforme cómodo, en dos piezas, de tela cruzada en espiga, botas marrones y casco Ml, con una cubierta de camuflaje de «playa». Va armado con un fusil semiautomático Garand Ml.

Amey. Amey fue baja prematura, tomando su mando el Teniente Coronel Walter Jordan. El objetivo más al oeste, Red 1, se asignó al Comandante John Schoettel y su 3.° Batallón, 2.° de Marines.

Ninguno de los batallones llegó intacto a la costa. Todos sufrieron fuertes bajas durante el desembarco, y sólo uno llegó a la playa correcta con su comandante.

El batallón de Crowe llegó a la costa en Red 3 bajo la excelente cobertura del fuego del destructor *Ringgold*. Sólo en la 3.° y 4.° oleadas, las bajas llegaron al 10%.

A mediodía, Crowe dispuso de un batallón de tanques medios y con ellos luchó agresivamente desplegando en su defensa cañones de 37 mm; asaltó la costa con infantería, tanques y equipos de demolición apoyándose estrechamente entre sí.

En las otras dos playas, la posición era menos favorable. En la playa central, Jordan tomó el mando del 2.° Batallón, 2.° de Marines, estableciendo un puesto de mando en el cráter de una bomba, en la costa, a las 10,00 h. Pocos de sus oficiales habían llegado a la playa. En el agua estaban aún muchos de sus hombres. Recibió el informe reflejándose en él que era imposible avanzar por los nidos de ametralladora en el frente y los flancos y los disparos de francotiradores agazapados en los árboles más próximos. Jordan era muy consciente de su precaria situación. «En ese momento no había contacto entre los elementos de mi derecha o de mi izquierda y ni yo mismo podía precisar cuántos hombres de cada compañía habían desembarcado.»

Los nidos japoneses que tal carnicería causaban entre los hombres de Jordan formaban parte de una cadena que se extendía por la derecha sobre la playa central y cubría la bahía formada por la playa Red 1.

Estas posiciones aseguraban que ninguno de los dos batallones de la derecha llegaran indemnes a sus respectivas playas. Al menos 100 hombres de Jordan habían llegado al extremo derecho, en el ápice oeste de la isla donde se unieron a lo que quedaba del 3.° Batallón, 2.° de Marines.

Bajo el fuego mortífero de los nidos japoneses, en la bahía Red 1, los hombres de Kyle cruzaron el arrecife

El Comandante Schoettel, oficial mando del 3.° Batallón, tuvo que retirarse de Red 1 bajo una lluvia de fuego. No había en posición tropas amigas y creía él que habían sido aniquiladas las tres primeras oleadas de su fuerza de desembarco. Shoettel informó al Coronel Shoup, ahora a bordo de un vehículo de desembarco en la línea de partida, esperando con ansiedad el asalto, que su batallón había sufrido fuertes bajas. Shoup le contestó por radio que iba a desembarcar en la playa central. El último mensaje de Schoettel a su superior fue «no hay sitio para desembarcar».

Shoup decidió reforzar el centro de la playa, Red 2 donde los hombres de Jordan estaban peligrosamente debilitados. Desplegó el batallón restante del 2.° de Marines, el 1.° Batallón, bajo el mando del Comandante Wood Kyle, con órdenes de desembarcar en Red 2 y atacar por la derecha.

Bajo el mortífero fuego de los nidos japoneses a lo largo de la bahía Red 1, los hombres de Kyle cruzaron el arrecife, alcanzando Red 2 entre las 11,30 y las 12,00 h. El Batallón perdió cerca de 200 hombres en el camino, y 100 más se desviaron por el fuego enemigo, uniéndose a los elementos de otros batallones rotos en el extemo oeste de Red 1.

LAS SANGRIENTAS LECCIONES DE TARAWA

La captura de Tarawa a finales de 1943 marcó el principio del fin de la supremacía japonesa en la guerra del Pacífico, pero las fuertes pérdidas sufridas por los marines, unos 3.000 hombres, obligaron a los estrategas norteamericanos a revisar sus tácticas a la luz de la dura realidad.
Los desembarcos en Tarawa habían sido precedidos por un feroz bombardeo naval, y sin embargo cuando los marines comenzaron su carrera hacia las playas les recibió un cerrado fuego de ametralladoras y cañones que habían escapado a lo peor del bombardeo. En futuras operaciones, la escala y duración del proceso de «ablandamiento» del enemigo tenía que ser mayor y más intenso, para aplastar los bunkers de aquel, muy protegidos, y los sistemas de trincheras. Una vez en Tarawa, los marines encontraron dificultades para coordinar sus acciones, con muy mala comunicación por radio entre las tropas asaltantes y los barcos en el mar, dificultando extraordinariamente la petición de refuerzos para aliviar la situación de un sector inmovilizado o dirigir el apoyo aéreo y artillero sobre las posiciones enemigas. Los marines, escasos de armas pesadas, tenían que combatir a corta distancia con el enemigo, pagando un elevado precio. Pronto se reconoció que los anfibios «todoterreno», algunos equipados con armas capaces de destruir un bunker, podían aliviar en algo este problema. Las lecciones de Tarawa se aprendieron bien. En posteriores operaciones, los marines tenían tanto el apoyo como el equipo necesario para destruir incluso las más sólidas defensas japonesas.





Extremo inferior, izquierda: marines del 2.° Batallón del Comandante Henry Crowe, 2.° de Marines, asaltan las posiciones enemigas con fuego de ametralladoras. Centro, izquierda: rodeado por el humo de la batalla, un marine lanza una granada a un fortín japonés mientras sus compañeros se toman un respiro. Izquierdo: enemigos muertos en la defensa de Tarawa.

Hacia mediodía, Shoup mismo había vadeado hasta la costa y establecido su puesto de mando en Red 2, cerca de un bunker japonés. Como recordaría más tarde: «Nunca antes había estado despierto durante 50 horas, enfrentado durante mayor parte del tiempo a un fortín enemigo con 26 japoneses vivos dentro». La situación era peligrosa.

Mejoraron poco a poco las cosas; sin embargo, Shoup pronto se puso en contacto con las fuerzas de Crowe, en Red 3. Se preparó un ataque con tanques medios sobre la vía de servicios del aeropuerto, tomándose una zona cercana, de unos 270 m de profundidad. Pero había fuertes efectivos japoneses a ambos flancos de la posición y no podía descartarse la posibilidad de un contrataque. Por eso, se encomendó a uno de los batallones de reserva de la división el centro de la playa, era el 3.° Batallón, del 8.° de Marines, al mando del Comandante Robert Rund: sus hombres cayeron sobre ambos flancos del malecón, sufriendo fuertes bajas por el fuego aún mortífero de posiciones japonesas a izquierda y derecha.

Mientras en el flanco del extremo derecho de Red 1, en el ápice oeste de la isla de Betio, el Comandante Michael Ryan asumió el mando de los elementos del 1.°, 2.° y 3.° Batallones, 2.° de Marines, desviados al Oeste por la feroz defensa japonesa de la bahía, que abarcaba la mayor parte de Red 1. Llegaron a costa dos tanques medios, en la zona de Ryan y a las 16,30 h había montado un ataque hacia el sur, a lo largo de Playa Verde, la costa oeste de Bestio. Sus hombres hicieron presión sobre unos 450 metros de playa, pero pronto los tanques quedaron fuera de combate por las defensas enemigas. A falta de lanzallamas y equipos pesados, necesarios para poner fuera de combate los bunkers que encontraban a su paso, los marines de Ryan no podían albergar esperanza alguna de conservar el terreno ganado. Se retiraron a una posición defensiva en el extemo norte de la playa occidental para pasar la noche.

A medida que caía la noche, los marines y sus mandos esperaban con aprehensión el temido contrataque. No llegó a materializarse probablemente porque las comunicaciones japonesas habían acusado el bombardeo naval y los distintos puntos fuertes eran incapaces de coordinar su acción ni valorar la situación general.

Ryan tenía dos tanques medios y lanzallamas para aniquilar la artillería enemiga de la costa

La mañana siguiente, Julian Smith envió al combate a lo que quedaba en la reserva del 1.° Batallón, 8.° de Marines, bajo las órdenes del Comandante Lawrence Hays, que había pasado la noche en la línea de partida, a bordo de sus LCVP. Antes de que amaneciera el 21 de noviembre, el batallón cruzó el arrecife y comenzó su larga marcha hasta la costa. De nuevo sufrieron los marines bajas terribles y los restos del batallón disperso se unieron al flanco derecho de las fuerzas de Shoup, en el centro de la isla. Un batallón de artillería del 10.° de Marines había llegado también a la costa, con 5 paquetes de obuses de 75 mm. Pero el esfuerzo combinado de la artillería y los supervivientes de los dos batallones de marines fue impotente ante la tenaz defensa enemiga, y a la derecha no parecía haber esperanzas de que se llegaran a unir con las fuerzas de Ryan. Por la izquierda, ni Crowe ni Rund hicieron tampoco ningún progreso.

Sin embargo, la marea estaba a punto de cambiar. Las fuerzas de Ryan recibieron refuerzos por la mañana: tenían ahora dos tanques medios y lanzallamas; se estaban organizando ataques aéreos para anular la artillería enemiga en la costa oeste. A las 11,00 h, mientras el cañoneo naval ablandaba la resistencia japonesa, los marines de Ryan comenzaron de nuevo el avance hacia el sur. Esta vez, bien equipados, pudieron tomar el resto de las posiciones enemigas.

Playa Verde, que nunca fue parte del plan de asalto original, quedó asegurada poco después de las 12,00 h. Al fin podía pensar el General Smith en enviar batallones enteros a la costa con bajas mínimas y con su organización, mandos y equipo intactos. Había obtenido ya refuerzos del cuerpo de reserva para la división y el 6.° de Marines estaba en camino.

El 2.° Batallón del 6.° de Marines, se desplegó con artillería a partir del 10.° de Marines en la isla cercana de Bairiki, para contribuir con su potencia de fuego al asalto final y evitar el repliegue japonés por el estrecho brazo de agua que separaba las dos islas. Al final de la tarde del 21 de noviembre, el 1.° Batallón del 6.° de Marines, a las órdenes del Comandante Williams Jones, desembarca en Playa Verde.

En el centro, también las fuerzas de Shoup habían avanzado, tras reaprovisionarse durante la noche. Habían avanzado elementos de los batallones de Shoup por la pista aérea, alcanzando la costa sur de la isla. Al final del día, Shoup tenía razones para ser optimista. Informó de su posición al General Smith, a bordo del Maryland, «Muchas bajas, sin conocer el porcentaje de muertos; eficacia en el combate: estamos ganando».

A las 8,05 h de la mañana del 22 de noviembre, el Comandante Jones, al mando del primer batallón de las fuerzas de desembarco llegó intacto a Betio; comenzó su avance por la costa sur de la isla. Su avance fue rápido aunque la falta de los tanques medios necesarios le hizo encontrarse con dificultades para tomar algunos bunkers enemigos. El 8.° de Marines bajo el mando del Crowe y Rund avanzó durante la tarde lentamente, por la costa para dirigir la operación final, y al caer la noche los marines de Jones se habían unido con el 8.° de Marines por su izquierda, formando una línea que cruzaba el frente.

Por la tarde, llegó el esperado contrataque. Pero era ya demasiado tarde. Mientras los japoneses se agrupaban para atacar, el cañoneo solicitado de los barcos y la artillería de Bairiki y Betio hizo sentir su efecto devastador. Los marines no dispararon hasta el último momento; las bajas de los japoneses eran muy fuertes al entrar ellos en combate.

La mañana siguiente, el 23 de noviembre, se desplegó el 3.° Batallón, 6.° de Marines, más fresco. Las nuevas fuerzas bajo el mando del Teniente Coronel Kenneth McLeod, avanzaron al ataque, renovando el ímpetu de las embestidas sobre el Este de la isla, mientras que los exhaustos supervivientes de la incial fuerza de asalto se concentraron en un bolsón de resistencia enemiga, en la bahía de la playa Red 1 original. Hacia las 13,00 h, la bolsa quedó eliminada por completo. Las fuerzas de McLeod alcanzaban el extremo oriental de la isla y al mismo tiempo, a las 13,12 h, el General Julian Smith anunció que Betio había caído.

Al día siguiente, el 2.° y 8.° de Marines, diezmados por los bombardeos y exhaustos, abandonaron la isla de Betio. El 6.° de Marines, quedó a cargo de limpiar el resto de las islas.



BSAP

La Policía británica del Sur de Africa, Rodesia (BSAP) —no debe confundirse con la fuerza de policía de Suráfrica—, se fundó en 1896 para combatir a los insurgentes de las tribus Shona y Ndebele. Desde estos inicios militares en el siglo XIX, la BSAP se desarrolló como fuerza de policía civil y se convirtió en el «servicio senior» de Rodesia, por encima de los correspondientes en el ejército y la aviación. Los guerrilleros eran considerados criminales con motivación política, y cuando se les capturaba, seguían un procesamiento por los canales jurídicos normales. Las operaciones de contrainsurgencia, sin embargo, exigían diferentes técnicas y tácticas para el trabajo policíaco habitual, fundándose el PATU para efectuar estas misiones. En la escalada bélica, el papel de combate de la BSAP se amplió con la creación de muchas unidades, y para misiones especiales. Entre ellas, la brillante Unidad de Apoyo, conocida como «Botas Negras», los SB Scouts, la Special Branch (Rama Especial) de operaciones de inteligencia, una Unidad de Policía Montada, para aumentar la movilidad policial y, cuando se extendió la guerra del campo a la ciudad, la Unidad de Alerta Urbana, para combatir el terrorismo urbano. Arriba: la insignia del PATU, inspirado en la huella del león, condecoración para los hombres del PATU tras pasar con éxito operaciones de combate.

GUERRA EN LOS MATORRALES

El PATU, la unidad de policía antiterrorista rodesiana, lanzó una dura campaña contra los guerrilleros que se infiltraban en el valle Zambezi

El 17 de mayo de 1966, una pareja de granjeros, Mr. y Mrs. Viljoen fueron víctimas de un ataque sorpresa que siguió a una gran incursión de las guerrillas del Zanu (Unión Nacional Africana de Zimbawe), cruzando ésta el río Zambia.

Poco después de que los guerrilleros cruzasen la frontera, parte de sus efectivos fueron detectados por las fuerzas de seguridad en las afueras de Sinoia y eliminadas en una operación combinada de la policía, ejército y fuerzas aéreas de nombre clave Pandora; pero la banda responsable de la muerte de los Viljoens había escapado. Los incidentes de Sinoia y Hartley iban a dar razón a los que sostenían que comenzaba en Rodesia una guerra.

A inicios de los 60, habían comenzado los problemas con los africanos en las ciudades rodesianas y hacia 1963 este malestar aumentó con los ataques terroristas de las guerrillas nacionalistas disidentes, que tenían sus bases y se entrenaban fuera del país. Al principio, estas incursiones tuvieron unas dimensiones modestas y poco éxito, pero hacia 1966, los guerrilleros, mejor organizados y equipados, comenzaron a lanzar incursiones a gran escala en el país. Para combatir los cada vez mayores problemas de seguridad, la policía británica del sur de Africa (BSAP), estaba reclutando una fuerza de policía con reservistas, pero un hombre en particular, Bill Bailey, oficial regular del BSAP, fue lo bastante inteligente como para darse cuenta que la amenaza que suponía el estilo de guerra no convencional rural alentado por la guerrilla, debía recibir una respuesta más especializada que el trabajo rutinario de la policía.

El mismo Bailey tenía gran experiencia en operaciones especiales: durante la II Guerra Mundial había servido en el Grupo de Largo Recorrido del Desierto (LRDG), y luego fue a Albania a trabajar con los grupos de partisanos.

En 1964, al comprender que la creciente amenaza terrorista ponía en peligro su propio distrito de Lomagundi, entre la capital rodesiana, Salisbury y los cruces del Zambezi, Bailey, fundó pequeños grupos dentro de la policía, conocidos como Equipos de Persecución y Combate. Los oficiales superiores, en Salisbury, estimaban muy poco el enfoque paramilitar de Bailey, y ordenaron disolver lo que veían como su «ejército privado».

Pero Bailey mantuvo viva su concepción y los miembros de su equipo se presentaron voluntarios a los Voluntarios para Entrenamientos Avanzados (VAT), tolerados oficialmente. En esa época se conocía a los VAT como los «Correosos Hijos de Bailey en los Matorrales», la mayoría de ellos eran policías reservistas que se centraron en conocer a fondo sus respectivas zonas. Muchos de ellos eran granjeros y en parejas revisaban sus propias granjas y el territorio circundante, con los ojos bien abiertos en las señales de actividad terrorista, en la zona. Bai-

ley sabía que el conocimiento del terreno, los pueblos de la zona y los pobladores, era la clave del trabajo de contrainsurgencia. En abril y mayo de 1966, los VAT jugaron un papel señalado en la Operación Pandora y en la persecución de la banda de la granja Nevada. La oposición del ejército y los oficiales superiores de policías implicados en acciones antiterroristas comenzó a abandarse y de repente las ideas de Bailey se hicieron mucho más aceptables. En julio, el Cuartel General de la policía (PGHQ) emitió instrucciones para que todos los policías regulares, desde la graduación de superintendente jefe a policía raso, debía recibir entrenamiento en el trabajo antiterrorista. Como oficial jefe de

Voluntarios del PATU se entrenan con una ametralladora ligera (extremo superior) y con fusiles FN FAL (abajo). El entrenamiento con armas formaba parte de un duro régimen, estilo SAS, instituido por el inspector Reg Seekings. Abajo, a la derecha: los fornidos PATU descansan durante una patrulla. A la izquierda está Bob Mansill, y en el centro, Herby Gibbon, ganador del concurso de fisioculturismo Mr Rodesia y Mr Suráfrica. Derecha: Jerry Cleveland, del PATU, prepara la comida entre los matorrales.

entrenamiento, Bailey se instaló en una oficina del PGHQ, con Reg Seeking, miembro de la Policía Reservista de Campo Malborough, como ayudante.

Juntos, Bailey y Seekings se enfrentaron a la tarea de formar una nueva sección de policías, entrenada y organizada específicamente para enfrentarse a la amenaza terrorista y el 1.° de agosto de 1966, se formó oficialmente la Unidad de Policía Antiterrorista (PATU). Una desesperante escasez de equipo e instalaciones obligó sin embargo, a admitir inicialmente a sólo 32 voluntarios. Sólo se admitían a los hombres que aprobaron el riguroso curso de selección estructurado por Bailey y Seekings.

Seekings, que había servido en el SAS británico desde sus inicios, a finales de la II Guerra Mundial, era amigo íntimo de Bailey desde los días del desierto y juntos, resucitaron el estilo notablemente exigente de entrenamiento que había sido el sello del SAS. «Reg PT», como pronto se conoció su régimen de entrenamiento entre los voluntarios al PATU, estaba dirigida a seleccionar sólo lo mejor de las filas de la policía reservista. El punto de Seeking era bastante claro:

«Tienen que machacarlos cuando se entrenan. Siempre recuerdo a Jack Lewis, retrocediento a la época del SAS que decía: "El entrenamiento debe ser tan duro como sea humanamente posible, de manera que cuando estés en combate, te parezca que es más fácil que un entrenamiento". Nos da un hombre confiado y de fiar que con un poco de suerte, vencerá siempre. Es duro cruzar entre ellos, y hacerlos trabajar así, y mantenerme en mi posición, porque es duro hacer que un hombre entienda que no se le pide ganar una medalla. Es para salvar su cochina vida. Debe atacar sin dudarlo, sin titubear, debe atacar.»

Con un equipo mínimo, compuesto por un macuto y un fusil, sableados ambos al comisario, comenzaron los primeros voluntarios en su entrenamiento básico. Seekings describe las cualidades que iba buscando.

«Los llevamos a campo abierto para ver cómo reaccionaba cada hombre, como se orientaba, si valía como soldado de floresta y cómo se adaptaba a la situación. ¿Cómo se relacionaba con sus compañeros? ¿Se integraba con ellos? ¿Aceptaba la jerarquía? ¿Mantenía la boca cerrada? Lo más grande era conseguir que los hombres no se moviesen. Cuando estás en la floresta, ves movimientos constantes. Se mueven cerca los elefantes y otros animales, pero cuando haces un sonido con el metal, el click de un fusil, o una voz, ya no hay nada que hacer».

Una vez seguro de que un hombre valía para el entrenamiento avanzado del PATU, Seekings enviaba a los reclutas seleccionados a un curso de endurecimiento y de instrucción en manejo de armas y lectura de mapas. Los soldados en entrenamiento se enviaban a las zonas que iban a vigilar, con toda la dureza del terreno, las temperaturas extremadamente altas, y la escasez de agua. Los supervivientes a este entrenamiento eran seleccionados para formar los equipos operativos PATU.

Bailey y Seekings supervisaron el régimen de entrenamiento en un viaje por los distritos policiales, y en 6 meses estaba el PATU en operación. Pero el PATU se enfrentaba a más de un enemigo. A pesar de que el PGHQ aceptaba la necesidad de personal antiterrorista tras los sucesos de Sinoia y Hartley, muchos oficiales veían en la existencia del PATU, un abandono radical de los valores tradicionales del trabajo policial, viendo difícil de satisfacer su insistencia en la experiencia con armas. El PATU se enfrentaba a una considerable animosidad entre las filas del ejército regular, que veían en los PATU «competidores», debían limitarse al trabajo policial



Abajo: los miembros del PATU reciben su primer suministro de uniformes de camuflaje. Se tomó esta foto durante una operación PATU y es prueba de que los soldados no estaban muy contentos con la idea de tener que entrar en zona de guerra. Derecha: arrastrándose por una densa floresta, una patrulla PATU se acerca a su objetivo. Abajo: una fotografía muy antigua de los inicios del PATU, tomada antes de que llegaran los uniformes de camuflaje, cuando el FN andaba muy escaso de material. Muchos de ellos están armados con viejos 7,7 mm. Extremo derecho: el Inspector Reg Seekings, la fuerza motora del método de entrenamiento PATU.

y dejar la tarea de capturar a terroristas peligrosos y armados a hombres que supieran lo que hacían. Los sucesos posteriores cambiarían esta opinión.

Mientras el PATU sufría estas fricciones y protestas abiertas, se hizo difícil para los equipos conseguir armas y material necesario para su papel antiterrorista. Al principio, había unos pocos fusiles modernos FN, y muchos hombres tenían que conformarse con viejos fusiles de 7,70 mm, un buen arma aunque no siempre adecuada para combates cortos con un enemigo que tenía fusiles de asalto AK, y ametralladoras RPD y RPG. También el uniforme era un problema. Los equipos de camuflaje no llegaban, y las patrullas tenían que patrullar con el uniforme azul de la policía. Sólo al saberse que muchos guerrilleros operaban con una uniforme azul similar se expidieron chaquetas de camuflaje.

Con este precario equipo entró en acción la primera patrulla PATU en el valle del Zambeze, a la derecha de la línea del frente donde realizaban los guerrilleros sus incursiones. Las patrullas organizadas en grupos de cinco hombres, formados por cuatro europeos y un africano, se desplegaron desde estaciones de policía en la zona y se introducían en el valle escoltados por los oficiales de policía locales. Valle adentro había una guerra de nervios. Reg Seekings, que participó en muchas de las operaciones describe las condiciones a las que se enfrentaba el PATU:

«Podías tener contactos fugaces y entre medias ningún contacto en absoluto. Ese era el problema. Era un quebradero de cabeza para los compañeros entrar en la zona, y cuando había una incursión, con



Rodesia
Zambezi
Chirundu
Kariba
ZAMBIA
Lago Kariba
LOMAGUNDI
Sinoia
Salisbury
Hartley
Waukie
Gatooma
Que Que
RODESIA
Umtali
Gwelo
Fuerte Victoria
Bulawayo
Shabani
Francistown
BOTSWANA
Beitbridge
MOZAMBIQUE
SUDAFRICA

INSPECTOR REG SEEKINGS

En enero de 1939, Reg Seekings se alistó en el Ejército Territorial de EE.UU., sobresaliendo en boxeo, ese año ganó el campeonato de Anglia Este de peso semipesado. Cuando estalló la guerra, se presentó voluntario para incursiones marinas, adscribiéndose al Comando n.° 7. Tras entrenarse en Felixtone y Escocia, se le envió con la Layforce al Oriente Medio, donde tomó parte en muchas misiones, incluido desembarco aéreo en Bardia. Cuando se disolvió la Layforce, Seekings fue reclutado por David Stirling como miembro fundador del Destacamento «L» del SAS y de forma destacada con el 1.° SAS, en el norte de Africa, Italia, Francia y noroeste de Alemania. Tras la disolución del SAS a finales de 1945, Seekings trabajó muchos años como tabernero en Ely, antes de emigrar a Rodesia, donde administraba una granja tabaquera y una cadena de tiendas. A inicios de 1960 cuando la violencia incendió los pueblos rodesianos, el gobierno decidió fortalecer sus fuerzas de seguridad creando una policía de reserva. Seekings se alistó en la Policía Rural de Reserva Marlborough, y se convirtió en jefe de sección. Cuando comenzaron las incursiones armadas en 1966, se unió con un viejo amigo del Grupo de Incursiones Profundas en el Desierto, Bill Bailey, que era Superintendente en Jefe de la Policía británica del Sur de Africa, para formar la Unidad de Policía Antiterrorista (PATU). Seekings se convirtió en el instructor en jefe de la unidad. Sirvió en el PATU hasta su disolución el 31 de julio en 1980, retirándose del servicio policial.

nuevos grupos dirigiéndose a la zona, de repente todo parecía revivir.
Nuestro plan era que nos viera el enemigo tanto como fuera posible en las orillas del río, para que no les fuera fácil entrar. Si en vez de tener el paso libre al valle por la noche, nos veían en un lugar, y luego en otro y otro más, nunca sabrían donde estábamos y tendrían que actuar con precaución.
Cuando más tardaran en cruzar el valle, menos probable sería que se convirtiesen en fuerza activa cuando llegasen al otro lado.
Que se sintiesen hostigados, sin agua ni comida. Y también mentalmente; era entonces cuando los capturábamos.
Habíamos limpiado el valle Zambeze de población local, y lo convertimos en un campo de combate. Cualquiera que viéramos allí, sabríamos que pertenecía a un grupo terroristas. Durante el día íbamos a las orillas del río para que nos viesen. Y luego íbamos a otro lugar kilómetros arriba, también para dejarnos ver y luego volvíamos a la sucia carretera, a esperar acontecimientos. La idea era que no supieran si era una patrulla o una docena de ellas.
En una zona de 150 km, sólo teníamos operando a un grupo y nos preocupábamos incluso de cambiar la vestimenta de las patrullas. Bajábamos las alas de nuestro sombrero, cambiábamos el aspecto de nuestro equipo, y el engaño estaba hecho. No podían distinguir nuestro rostro. A veces nos atacaban, pero su principal objetivo era infiltrarse, de forma que atacarlos era cosa nuestra».

Durante muchos años el PATU participó en este peligroso juego del ratón y el gato, en medio del calor abrasador del valle de Zambeze, operando sin apoyo del ejército ni de la policía. Hacia 1970, el PATU tenía unos 1.000 hombres distribuidos por el país. Sus acciones en las zonas fronterizas les hicieron ganarse un gran respeto entre el ejército regular, y los grupos del PATU operaron a menudo con el ejército. En esencia, el PATU era una fuerza de reconocimiento y si había un gran contacto, el grupo debía pedir el apoyo del ejército y de helicópteros, a las fuerzas de Infantería Ligera Rodesiana («Fuerzas del fuego»). La frustración que suponía esto, sin embargo, apartó a los mejores hombres del PATU, dependiendo de su nivel de adoctrinamiento en su papel de policía y las características individuales; a veces hacían de quijotes y se enfrentaban a los grupos guerrilleros mismos.





Arriba: Bill Bailey, ex oficial LRDG de la policía rodesiana, quien primero introdujo la idea de una unidad de policía antiterrorista. Abajo: un equipo PATU. El segundo desde la derecha es el jefe de sección Campbell-Watt, que emboscó por error una patrulla del ejército, aniquilándolos antes de descubrir el error. Extremo inferior: los hombres de PATU con un transporte de personal en la floresta.

Se desplegaron comandos para proteger a los convoyes con vitales suministros

A inicios de los años 70, se dio una brusca escalada en la guerra de guerrillas, y hacia 1973 los guerrilleros se habían asentado firmemente en el norte y noreste del país. La guerra de la floresta había comenzado a extenderse a otras zonas del país y las operaciones del PATU se habían extendido a las zonas fronterizas del sur, donde se unen Rodesia y Mozambique. Como se extendían las zonas de operaciones del PATU, también aumentaba su papel. En el sur, se desplegaron equipos para proteger los convoyes con vitales suministros de Suráfrica a la Rodesia bloqueada económicamente y por todo el país, el entrenamiento regular de las patrullas del PATU, probaron su eficacia, en el acopio de datos de inteligencia, como esboza Reg Seekings:
«En ese momento, el enemigo había infiltrado muchos comisarios políticos que organizaban mítines en los pueblos. Se usó al PATU para patrullar y eliminar estos mítines, pero vimos que era difícil. El problema era separar a los terroristas de los pobladores locales; siempre se corría el peligro de herir a civiles inocentes. Era una tarea muy ingrata. Finalmente intentamos tender emboscadas a los terroristas cuando abandonaban los poblados tras los mítines, pero también tuvimos problemas.

La mayoría de los pueblos tenían muchas salidas, así que elegir el punto de emboscada a veces era en vano. También, si el contacto se iniciaba demasiado pronto, los terroristas no dudaban en utilizar a los pobladores como escudo.
Otra tarea fue averiguar quién los alimentaba y dónde, de forma que podíamos tender emboscadas en estos puntos. Intentamos acercarnos a pueblos que habían sufrido atrocidades a manos de los terroristas y averiguar de los pobladores la situación de los terroristas, sus hábitos y su descripción. Toda esta información se pasaba entonces al personal del ejército y a las patrullas de la zona».

Durante las últimas fases de la guerra en Rodesia, el papel del PATU se compenetró progresivamente con el del ejército. Aunque aún eran policías, muchas de las barreras que les aislaran de las fuerzas armadas habían desaparecido; se les respetaba mucho por su experiencia en el campo, su habilidad para vencer a los guerrilleros con sus propias armas y lo profesional de su acción.

Aunque la guerra de Rodesia fue semilla de muchas unidades antiterroristas de gran profesionalidad, como las fuerzas de combate RLI, y los Selous Scouts, el PATU, estuvo en el centro del combate y estableció de forma firme que cuando se lucha contra una amenaza capital para la seguridad interna, la policía tiene un papel fundamental que jugar. Sus acciones fueron la prueba de ello.



Los dos helicópteros Lynx (lince) a bordo del HMS *Brilliant* iban a jugar un papel fundamental al neutralizar la amenaza del submarino argentino «Santa Fé», durante la campaña de las Malvinas, en 1982

LINCES EN ACCION

Las afiladas y brillantes proas de ocho barcos hendían las aguas camino de los mares soleados, encaminándose rumbo al Atlántico desde las tristes aguas. El día antes, el 2 de abril de 1982, se había recibido una señal ordenando al FOFL (Oficial de Bandera de la Primera Flotilla) que se dirigiese al Sur, desde el Atlántico Norte: Argentina había invadido las islas Malvinas. El grupo de cabeza se componía del buque insignia, HMS *Glamorgan*, y otros cinco destructores, HMS *Antrim Glasgow*, *Coventry*, *Sheffield* y *Plymouth*, con la fragata de Tipo 22, HMS *Brilliant*, y la fragata tipo 21 *Arrow*. Juntos, componían una poderosa y rápida fuerza de tarea, armada con Exocet.

Las fases finales de las Maniobras Springtrain, con base en Gibraltar, se habían abandonado, y el grupo de cabeza se había puesto a la altura de otros barcos que volvían a Inglaterra, para intercambiar pertrechos. Tomando posición al lado de su barco gemelo, HMS *Battleaxe*, el *Brilliant* comenzó a realizar el primer «vertreps» (reaprovisionamiento aéreo por helicóptero) que al final fue una operación corriente durante la Operación Corporate. Durante 12 febriles horas, acumuló a bordo, por barco, vertrep y grúa, todo el arsenal de misiles Sea Wolf, torpedos, ametralladoras, maquinaria interna de seguridad, munición y todo tipo de pertrechos y vituallas, que acumulaba en sus bodegas el *Battleaxe*. Sus helicópteros Lynx respectivos (llamados normalmente «helos») volaban continuamente en apoyo del *Brilliant* y de otros barcos, depositando en cubierta las cargas suspendidas.

Los helicópteros eran los ojos de la fuerza de tarea, más allá del alcance de su radar

Entonces, se dirigieron, a 25 nudos, sin emisiones de radar ni radio HF (alta frecuencia), navegando separados por 46-92 kms; cortaban el prístino aire rumbo a la isla de Ascensión. Mientras continuaban los contactos diplomáticos anglo-argentinos, los veloces barcos practicaban técnicas operativas, deseando entrar en combate si se iniciaban las hostilidades. La principal amenaza argentina se veía como amenaza de superficie, haciéndose énfasis en la vigilancia de superficie y OTHT (blancos sobre el horizonte); los helicópteros eran los ojos de la fuerza de tarea, más allá del alcance del radar. Como no había transporte aéreo, sin embargo, los ejercicios de defensa aérea no podían dirigirse a nivel de fuerza de tarea: esto vendría después, cuando entraron en escena el HMS *Hermes* y el *Invencible*. Durante el viaje, los aviones y los Royal Marines practicaron ataques contra destructores, tipo 22 clase Sheffield (similares a los argentinos), los Pacific Seariders (botes de asalto hinchables), se armaron con éxito con armas antitanque Carl Gustav, y los Lynx, de uso general, hicieron salidas simuladas con las escasas armas disponibles.

Aunque se valoraba su papel potencial como artilleros, ningún helo del *Brilliant* tenía soporte estándar de GPMG (Ametralladora de 7,62 mm de uso general), realizándose la primera de muchas astutas improvisaciones. Se giró y atornilló a cubierta la sección metálica de carro de una silla de mecanógrafo; se construyó una montura en placa de latón para acoplar la GPMG. Lo hicieron funcionar con gran eficacia dos artilleros de la Royal Marine; lo primero que hundieron fue un bidón, durante las prácticas.

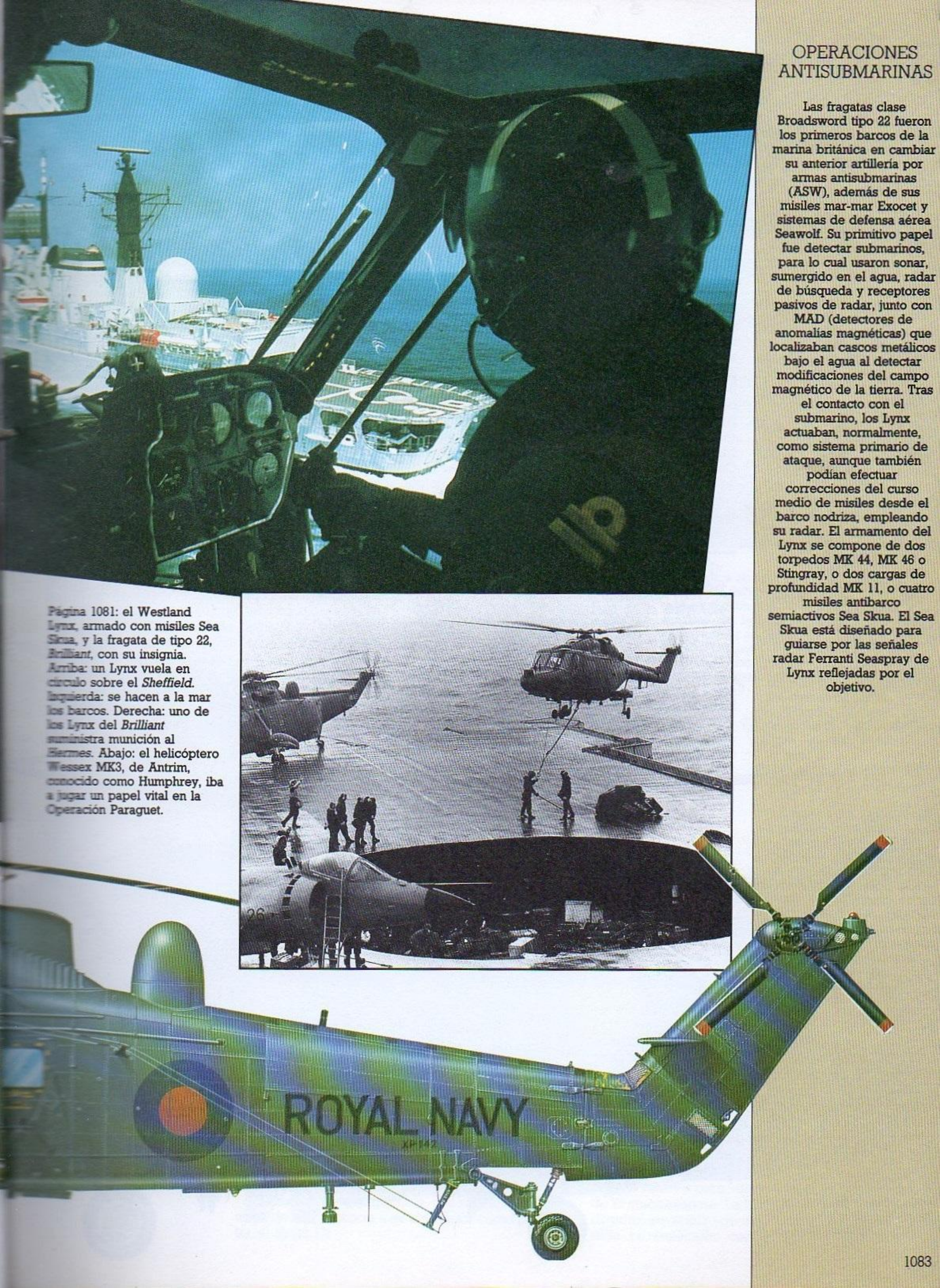
Aunque los hombres estaban preparados para lo peor, el ambiente del *Brilliant* era de excitación, casi festivo, y no se percibían amenazas. Este espíritu se transmitió también a las tripulaciones de los helicópteros. El comandante de vuelo, Teniente Coronel Nick Butter, con la tripulación del segundo Lynx, el Teniente Coronel Barry Bryant, y el Teniente McKay, participaron también en los ejercicios de forma decidida.

El grupo de cabeza llegó a Ascensión, practicando acción de superficie y otros procedimientos OTHT; el *Antrim*, el *Plymouth*, y el *Tidespring* (un barco tanque) se desviaron hacia Georgia Sur. Allí, en la Operación Paraguet debían desembarcar unos 60 hombres, seleccionados del 22.° Regimiento del Servicio Especial del Aire, del Escuadrón de Botes Especiales de los Royal Marines, para retomar la isla a los argentinos. El resto de la flota se mantuvo alejada de Ascensión, por seguridad, con los helicópteros en tareas de reaprovisionamiento aéreo.

El Brilliant cambió también su modelo básico de Lynx por otro más avanzado, artillado con misiles, Sea Skua. Este helicóptero, desarmado llegó hasta Ascensión tras 12 horas de vuelo en un Hércules. Se montó allí, en menos de 24 horas en condiciones precarias, bajo un toldo de lona.







OPERACIONES ANTISUBMARINAS

Las fragatas clase Broadsword tipo 22 fueron los primeros barcos de la marina británica en cambiar su anterior artillería por armas antisubmarinas (ASW), además de sus misiles mar-mar Exocet y sistemas de defensa aérea Seawolf. Su primitivo papel fue detectar submarinos, para lo cual usaron sonar, sumergido en el agua, radar de búsqueda y receptores pasivos de radar, junto con MAD (detectores de anomalías magnéticas) que localizaban cascos metálicos bajo el agua al detectar modificaciones del campo magnético de la tierra. Tras el contacto con el submarino, los Lynx actuaban, normalmente, como sistema primario de ataque, aunque también podían efectuar correcciones del curso medio de misiles desde el barco nodriza, empleando su radar. El armamento del Lynx se compone de dos torpedos MK 44, MK 46 o Stingray, o dos cargas de profundidad MK 11, o cuatro misiles antibarco semiactivos Sea Skua. El Sea Skua está diseñado para guiarse por las señales radar Ferranti Seaspray de Lynx reflejadas por el objetivo.

Página 1081: el Westland Lynx, armado con misiles Sea Skua, y la fragata de tipo 22, *Brilliant*, con su insignia. Arriba: un Lynx vuela en círculo sobre el *Sheffield*. Izquierda: se hacen a la mar los barcos. Derecha: uno de los Lynx del *Brilliant* suministra munición al *Hermes*. Abajo: el helicóptero Wessex MK3, de Antrim, conocido como Humphrey, iba a jugar un papel vital en la Operación Paraguet.



EL LYNX HAS MK 2

En 1967, la Westland Helicópteros y Aerospatiale, de Francia, acordaron coproducir tres tipos de helicópteros. Los franceses asumieron la responsabilidad de dos, el Puma y el Gazelle, mientras que el proyecto británico, iniciado por Fairey en los 50, y conocido entonces como WG.13, avanzó hasta convertirse en el versátil Lynx (lince). En total, se construyeron 13 prototipos, cada uno especializado en una tarea particular: el primero voló el 21 de marzo de 1971. El prototipo de la Royal Navy, encargado de trabajos antisubmarinos, y conocido como Lynx HAS. MK 2, voló por primera vez el 25 de mayo de 1972, y entró en servicio con el Escuadrón n.º 702, para entrenamiento de tripulaciones, en 1977. El Lynx incorporaba muchas e importantes innovaciones en el diseño, entre ellas un nuevo tipo de hélice trasera, la Wiktor/Novikov y un cubo motor de una pieza forjado en titanio que permitía reducir la longitud del rotor a sólo 12,80 m.

A las 16,35 h del 14 de abril, el Comandante del Brilliant, Capitán John Coward, recibió la orden de dirigir un grupo de barcos hacia lo lejos, en el Atlántico Sur, en dirección a las Malvinas, en un intento de escapar a la atención de los aviones argentinos y «perderse». Encabezados por el *Brilliant* los barcos *Arrow*, *Coventry*, *Glasgow* y *Sheffield* se dirigieron al sur, a 25 nudos. Un carguero, el *Appleleaf*, y un barco de apoyo, *Fort Austin* les seguirían y unirían a ellos.

Los Lynx del *Brilliant* continuaron traspasando provisiones, incluso en el viaje de los barcos hacia el sur; el último viaje lo hicieron desde Ascensión completamente a oscuras. Hacia medianoche, Nick Butler aterrizó con su helo cuando sólo le quedaban 12 minutos de combustible, muy lejos del margen de seguridad aceptable. La cubierta oscilaba violentamente, y la tripulación de cubierta recibió la invitación de descargar rápidamente. El piloto había identificado el barco con su «cabeza roja», una luz roja parpadeante en lo alto del mástil. Tan pronto como llegó con el aparato cerniéndose en el aire a 7 m para descender la carga, (su única guía era una barra luminosa horizontal) dos de los hombres le guiaron a cubierta, una cubierta «mullida» con espuma, sujetaron la carga y la descolgaron en 30 segundos. Cuando el Lynx iba a hacer contacto, el barco dio un bandazo, y una de las hélices del aparato golpeó al ingeniero aéreo y mecánico, en la cabeza, lanzándole sobre cubierta. Más aturdido que herido, pudo arrastrarse a la seguridad del hangar abierto.

«¡Wolf! ¡Wolf!», se oyó claramente por radio, y el *Wessex* comenzó el ataque con cargas de profundidad

El 22 de abril, el *Brilliant* se separó del grupo a toda máquina, para apoyar al grupo del *Antrim* en Georgia Sur. Este grupo tenía sólo tres helicópteros Wessex a su disposición y dos de ellos se habían estrellado en un glaciar, forzando a los dos Lynx del *Brilliant* a desempeñar un papel vital para efectuar los desembarcos. Abriéndose paso por las montañas de agua de la ululante galerna, con su proa subiendo y bajando 10 metros, el *Brilliant* se unió al *Antrim* y al *Plymouth* a 150 millas al norte de Georgia Sur. La invasión de Georgia Sur se había fijado para el 25 de abril, pero había surgido una complicación más, se había visto al submarino argentino *Santa Fé* en Grytviken. El *Antrim*, ahora como barco insignia, decidió que debía posponerse el desembarco hasta haber eliminado al submarino. A las 8,55 h del 25 de abril, el 3 Wessex superviviente del *Antrim*, lo vio saliendo de la bahía. Había desembarcado tropas y se preparaba a sumergirse para limpiar la zona. «¡Wolf! ¡Wolf!» (señal para submarino en superficie) se oyó con claridad por la radio, y el *Wessex* inició un ataque con cargas de profundidad.

A bordo del *Brilliant*, el Lynx 341, en alerta 5, fue enviado para unirse a la tarea. (Alerta 45 significa helicóptero listo en 45 minutos, alerta 15, listo en 15, y alerta 5, listo en 5 minutos para despegar. Normalmente, el despegue no lleva más de 3 minutos y medio). El piloto y el observador del Lynx estaban a bordo; habían cargado un torpedo MK 46. Mientras el Lynx soltaba su sistema de fijación «harpoon», cuatro miembros de la tripulación de cubierta de vuelo soltaron las amarraduras del aparato, bajo la mirada vigilante del SMR (Marinero de Mantenimiento), jefe O'Hara. Empapado, azotado por el viento feroz de los glaciares, soltaba las ataduras en la bamboleante cubierta, cuando llegó la orden del mando: «¡Lynx (lince) en acción!». Nick Butler pulsó el botón de arranque. Ambos motores rugieron volviendo a la vida, se conectaron los rotores y Barry Bryant pulsó la secuencia de computador. El Teniente Coronel Morris FDO (Oficial de Cubierta de vuelo) despejó la cubierta de vuelo. «¡Despegue!» se oyó por el interfono. El piloto soltó el «harpoon» y el Lynx se elevó, camino del *Santa Fé*.

Delante, el *Wessex* estaba suspendido en el aire, tras lanzar dos cargas de profundidad, esperando la llegada del Lynx 341 antes de volver al *Antrim* a rearmarse. El submarino argentino ponía rumbo a la Bahía de Cumberland, y la de Grytviken; la tripulación del Lynx podía ver que su aleta estaba dañada y que perdía aceite por la popa. Hicieron un clásico ataque visual con torpedos por el capitán del submarino, al ver el MK 46 con su paracaídas de des-

El Lynx HAS MK 2 tiene dos turboejes Rolls Royce Gein L de 900 CV. El primer aparato tiene una velocidad de crucero de 266 km/h, a media carga, y su autonomía es de 683 km. La tripulación del Lynx lleva dos hombres, o bien un piloto (se muestran arriba las alas del Naval Air Arm) y hasta 10 soldados. Los torpedos o cargas de profundidad disparados de los bastidores pueden sustituirse desde la cabina.



Arriba: para obtener la máxima estabilidad en las oscilantes cubiertas, el tren de aterrizaje del Lynx naval puede formar ángulo con el fuselaje. Izquierda: un Lynx recibe su armamento de misiles antisubmarinos.

censo a su lado, decidió quedarse en la superficie. Se daba perfecta cuenta de que el MK 46 era un arma estrictamente submarina, capaz de operar sólo a profundidades superiores a 9 m.

Allí estaba él, en superficie, con suficientes explosivos de alta potencia a su alrededor como para volar el *Santa Fé*.

El Lynx estaba decidido a mantenerlo clavado a la superficie, y, cuando el observador se fue atrás, a manejar la GPMG, el piloto guió el helo, dando una pasada rasante para «despertarles» con el tableteo de la ametralladora. La tripulación del submarino se dispersó en la torre de mando, y hasta la tercera pasada no replicaron con su GPMG. Una bala de

7,62 mm iba a hacer poco efecto en las aletas del submarino, pero podía cortar el periscopio o la antena radar, y desde luego, mantendría ocupada a la tripulación. El helo pasó una y otra vez, a 90 metros de distancia y 9 metros de altura.

El Lynx se había unido al *Wessex* a las 09,05 h, a 90-110 km del *Brilliant*, demasiado lejos para transmisiones en baja frecuencia, así que usó la radio HF, en la frecuencia común a toda la fuerza de tarea. A unos 550 km de distancia, los pilotos del *Hermes* y del *Invencible* se subieron a sus aviones en las cubiertas de vuelo, escuchando incrédulos en sus radios el comentario tiro a tiro que hacía Nick Butler mientras ametrallaba el *Santa Fé*. Podían pensar con razón que era atacado por el enemigo. Se oyó por la radio, «no alcanzó con la GPMG a los supervivientes», para disgusto de los pilotos que no tenían la menor intención de hacer lo mismo. Intentaban hostigar usando la ventaja de su posición para disparar sobre el *Santa Fé*, con el deseo de dar en el periscopio o en el radar.

De repente, a las 9,30 h se vio la estela de un misil guiado por radio AS-12, disparado desde un Wasp, por detrás del Lynx, que volaba ahora a 250 metros, para dar contra la aleta del submarino, haciendo salir más aceite. Un segundo As-12 se hundió en el agua delante del *Santa Fé*. El otro Lynx del *Brilliant*, el 342, llegó a escena, uniéndose al ametrallamiento. Llegó otro Wasp, para disparar más AS-12 al averiado submarino, que todavía boqueaba hacia Grytviken; cada vez perdía más aceite, y humeaba. Cuando el *Santa Fé* llegó al Punto King Edward, en Grytviken mismo, los disparos desde tierra hicieron desistir a los helicópteros. Se tomó entonces la decisión de enviar tropas a tierra.

Los tres helicópteros, volando apiñados, fueron rectos a la bahía, muy rápido y muy bajo, a 5 metros de las aguas

El Lynx 341 respostó, y salió a buscar en la aserrada costa norte de Georgia Sur, en busca de patrullas FPB (patrullas de botes rápidos) argentinos, aunque no era muy probable que hubieran tenido tiempo de desplegarlas en la isla. Como se cerró el día, y en esta latitud eso podía pasar en pocos minutos, la visibilidad se redujo a un cuarto de milla, y comenzó a ser peligroso volar. El Lynx, como un fantasma en los hostiles acantilados se vio rodeado de «millones de enormes pájaros marinos», principalmente albatros. Como no estaban acostumbrados a los aviones, los pájaros constituían una de las mayores amenazas que encontraron los pilotos en Georgia Sur, y en la Isla de los Pájaros, su número aumentaba hasta hacerse verdaderamente letal.

Después de su patrulla, el Lynx 341, tras repostar y comer la tripulación, salió del *Brilliant* a las 14,30 h para comenzar el desembarco del SAS. Frustrado por el empeoramiento del tiempo, la ruta a la Bahía Cumberland dando un tortuoso rodeo, los tres helos, volando apiñados, fueron en línea recta a la bahía, muy rápido y muy bajo a 4 metros de altura, para tomar al enemigo por sorpesa. A las 17,15 h, se rindieron los argentinos, apareciendo una bandera blanca. El desembarco del SAS se suspendió, a pesar que las tropas estaban nerviosas y ansiosas por llegar a la costa. Unos 10 minutos después, el comandante del *Santa Fé* extendió un certificado a Barry Bryant y Nick Butler, anunciando que un helicóptero Lynx de la British Navy había atacado y capturado su submarino. Creía que las cargas de profundidad habían sido bastante pero el ametrallamiento «no era en broma».



Al día siguiente, el comandante del *Brilliant*, Capitán John Coward, ex-tripulante del submarino, voló a Grytviken para inspeccionar el *Santa Fé*, ahora en el muelle y hundiéndose lentamente. Estaba inclinado a babor, y con la proa levantada, con sus aletas y torreta agujereadas y parte del puente arrancado por el ataque con AS-12. La mayoría de los AS-12 lo habían atravesado completamente antes de explotar. Aparte de los daños en superficie e innumerables agujeros, había pocas pruebas de que el submarino hubiera sufrido daños. Dentro, era otro tema. El *Santa Fé*, estaba hecho añicos, entrándole agua en los pantoques y probablemente también en los tanques de batería; las válvulas laterales de los tanques dejaban pasar aire tanto cerradas como abiertas, y sólo había una luz de emergencia.

Tras fracasar los intentos de ponerlo a flote, se decidió sacar al submarino del puerto. Más que hundirlo en aguas profundas, iban a alinearlo con un amarradero vacío de la vieja estación ballenera, donde pudiera hundirse. Unos pocos tripulantes argentinos fueron a manejar el cuadro de mandos, en la sala de control, bajo la supervisión de un oficial británico y vigilancia de los Royal Marines; el comandante del *Santa Fé*, estaría en el puente con el Capitán Coward. El submarino se dirigía lentamente hacia su nuevo amarradero cuando de repente se empezó a notar que faltaba flotabilidad. El coman-

Extremo superior, izquierda: el grupo de tarea de Georgia Sur poseía tres Westland HAS MKI Wasps, dos del *Endurance* y uno del *Plymouth*. En el ataque, como apoyo de los Wessex y los Lynx, dispararon sus misiles AS.12 que dieron en el cristal plástico reforzado de la torre, sin explotar.

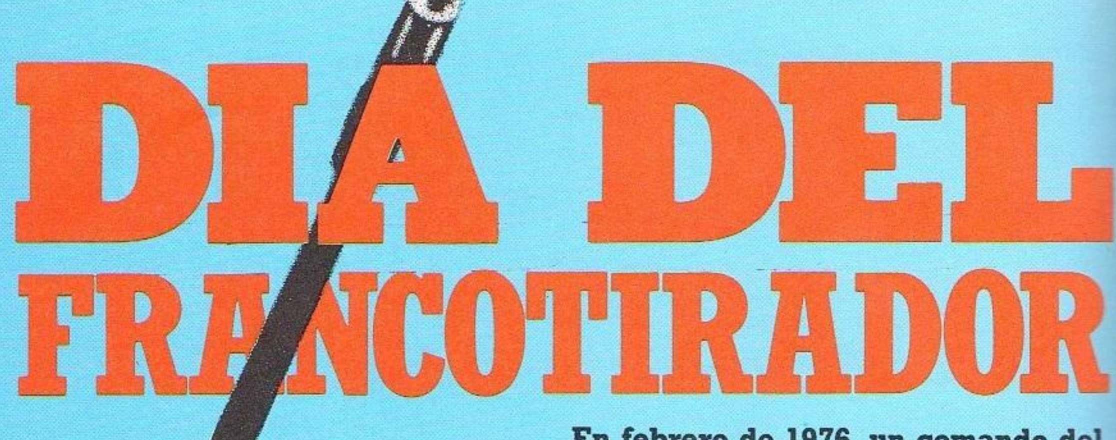


Extremo superior, derecha: el Capitán Coward (derecha) y el Teniente Coronel Bocain inspeccionan los daños del *Santa Fé*. De fondo: el submarino argentino, encallado en el puerto, al abrigo de Grytviken. Arriba: la torre de mando, con los agujeros hechos por los misiles AS.12.

dante argentino dio a toda prisa órdenes en español a la tripulación, intentando que arrojasen todo el lastre, pero los hombres, en la sala de control, se aterrorizaron, pensando que la nave se hundía. Un oficial, que presumiblemente se precipitó a ejecutar sus órdenes, fue muerto en la creencia de que intentaba huir del submarino. A pesar de este trágico incidente, el *Santa Fé* llegó finalmente a su amarradero.

Tras sufrir ataques de superficie y peligrosos vuelos nocturnos, esquivando a los icebergs, el Lynx 341 y su tripulación habían volado un total de 56 horas, en apoyo de la operación, Operación Paraguet. Se desplegaron del 25 al 28 de abril, en terribles condiciones, sin perderse ni una salida ni aterrizaje, y nadie que estuviera presente puede negar la enorme contribución que hicieron al éxito de la operación en Georgia Sur.





DIA DEL FRANCOTIRADOR

En febrero de 1976, un comando del GIGN, la unidad antiterrorista de choque francesa, demostró su terrorífica puntería al cubrir la liberación de 30 niños rehenes en Djibouti

Poco después de las 8,00 h en la mañana del 3 de febrero de 1976, cuatro miembros del FLCS (Frente de Liberación de la Costa Somalí), secuestraron un autobús lleno de niños franceses, cuando hacía su recorrido de la base aérea de Djibouti al colegio, en la zona portuaria de la ciudad. Cuando el autobús entró en la carretera principal, los terroristas lo detuvieron, y una vez a bordo, ordenaron al conductor poner rumbo al sur, hacia el pueblo de Loyada, cerca de la frontera con Somalia.

Después de atravesar Loyada se le obligó al conductor a parar a unos 180 metros de la frontera somalí. Otro terrorista cruzó entonces la frontera como habían preacordado, y se unió a sus compañeros en el autobús. Escudándose en los 30 niños, de edades entre los 6 y los 12 años, y en el conductor, los cinco secuestradores, dieron a conocer en ese momento sus demandas: independencia inmediata del territorio francés de los Afar y los Issas del que era capital Djibouti. Si no se cumplían sus demandas degollarían a los niños.

Hacia medio día comenzaron las negociaciones entre el oficial al mando de los 6.000 soldados franceses estacionados en la colonia y los secuestradores.

La situación a bordo del autobús estacionado en terreno abierto, y bajo un sol inmisericorde, empeoraba con rapidez y aunque los terroristas permitieron que se sirviese agua y alimentos, comenzó a causar gran preocupación el estado de salud de los niños.

Mientras que los negociadores locales franceses buscaban una salida pacífica a la crisis, el Alto Comisario de la República de Djibouti, Christian Dablanc, contactó con veteranos miembros del Gobierno francés para analizar posibles soluciones militares. Tras considerar las opciones disponibles, los ministros decidieron enviar un equipo de 9 hombres del Grupo de Intervención de la Gendarmería Nacional (GIGN), unidad antiterrorista de choque, al mando del Teniente Prouteau. Salieron en secreto del aeropuerto de Roissy, hacia Djibouti, a bordo de un DC-8 especial.

En el viaje de Djibouti a la frontera somalí, Prouteau consideró las posibilidades de éxito. Sus hombres no habían sido puestos a prueba y sin embargo habían pasado una de las más duras y exigentes selecciones y programas de entrenamiento del mundo. Entonces, como ahora, pocos hombres alcanzaron el nivel deseado.

GIGN

A principios de los años 70, los oficiales de la Gendarmería Nacional Francesa, unidad de policía militarizada con una plantilla de más de 60.000 hombres, estudiaban la posibilidad de crear una unidad antiterrorista especializada. Las atrocidades terroristas en las Olimpiadas de Munich en 1972, y el cerco de la Embajada de Arabia Saudí en París, 1973, dieron ímpetu a sus actividades, formándose el 3 de noviembre de 1973 el GIGN (Grupo de Intervenciones de la Gendarmería Nacional). Originalmente, se dividió el GIGN en dos comandos. El GIGN-1 con base en Maisons-Alfort en las cercanías de París, era el responsable del norte de Francia; el GIGN-2, con base en Mont-de-Marsan, recibió la tarea de vigilar el sur del país. Al principio sólo se asignaron al GIGN 15 hombres, que trabajaban en tres equipos de 5 hombres; el mando recayó en el Teniente Prouteau. En 1976 se fusionaron los comandos, incrementándose los efectivos de la unidad. Tres años más tarde, el GIGN comprendía dos oficiales y 40 suboficiales, organizados en tres equipos de asalto; cada uno de ellos se componía de dos equipos de intervención de 5 hombres, un comandante de equipo, y un técnico en perros. Normalmente, uno de los dos oficiales, o el suboficial más veterano, tomaba el mando de la misión.

El papel primordial del GIGN es actuar como primera unidad de rescate de rehenes, tanto en Francia como en el extranjero. Sin embargo, también se usa la escuadra para enfrentarse a motines de prisiones, proteger a personalidades, y escoltar a prisioneros peligrosos en los cambios de prisión. Arriba: insignia de hombro del GIGN.

Todos los candidatos al GIGN son voluntarios procedentes de la Gendarmería Nacional, la fuerza de policía paramilitar francesa. Cada hombre que supere el proceso preliminar de selección, realiza una entrevista personal con el comandante del GIGN. Durante esta entrevista crucial se califica al candidato en función de sus respuestas a cuestiones específicas y a la explicación de las penalidades a que tendrá que enfrentarse mientras sirva en la fuerza.

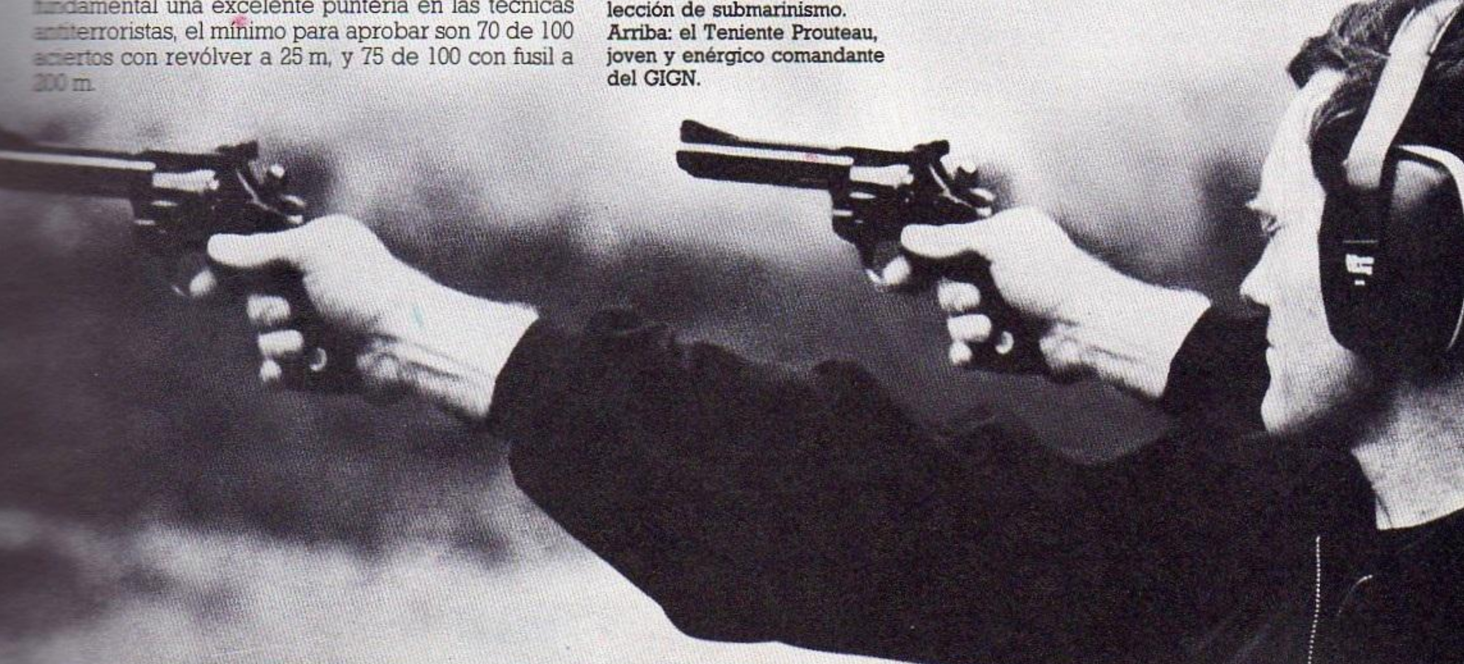
Los candidatos que superen estas fases iniciales de este proceso se unen a otros 100 para realizar las pruebas físicas. Resistencia, agilidad y puntería forman parte de los tests en este curso de selección. Entre los tests físicos están una carrera de 8 km con todo el equipo de combate, a realizar en menos de 40 minutos, nadar 50 metros en menos de 35 segundos y trepar 7 m por una cuerda, en menos de 7 segundos, y varias pruebas de rapelado. Los test de valentía y técnicos incluyen el combate cuerpo a cuerpo con un GIGN veterano, que ha recibido como todos ellos, entrenamiento en artes marciales, o contra un perro entrenado para atacar. Como es fundamental una excelente puntería en las técnicas antiterroristas, el mínimo para aprobar son 70 de 100 aciertos con revólver a 25 m, y 75 de 100 con fusil a 200 m.

Izquierda: un tirador del GIGN levanta su fusil FR-FI de francotirador durante un ejercicio. Abajo: los tiradores practican el disparo rápido con revólveres Manurhin. Extremo superior: los hombres del GIGN posan para la cámara antes de una lección de submarinismo. Arriba: el Teniente Prouteau, joven y enérgico comandante del GIGN.

Sin embargo, los entrenamientos no terminan con la admisión en las filas del GIGN: tanto los reclutas como los veteranos están permanentemente a prueba. Este programa diversificado tiene el objetivo de mantener a todos los miembros de la unidad en su mejor forma y proporcionarles técnicas y capacidad de adaptación para enfrentarse a cualquier crisis que pueda surgir.

Por el alto grado de forma física exigido a los miembros del GIGN, nunca se detiene el entrenamiento. Se incluyen tanto largas carreras de obstáculos como cortas de velocidad, con gimnasia y halterofilia, para mantener a la unidad antiterrorista francesa en su mayor eficacia. Otras técnicas son el campo a través, y el descenso con esquíes en Barèges. La práctica del esquí del GIGN no tiene como objetivo la forma física sino para añadir una nueva dimensión a los cometidos de infiltración de comandos en una zona. Junto con el esquí, también se aprenden técnicas de montaña.

Como puede imaginarse al ver el proceso de se-



lección, también nadar juega un papel importante en el entrenamiento del GIGN. Además de poder nadar 50 m con rapidez, se espera que cada miembro del GIGN pueda nadar sin descanso largas distancias, incluso aunque tenga que tirar de un peso de 75 kg que represente a alguien que salvar. Se emplean hasta 4 horas semanales de buceo, tanto a pulmón libre como con botella. Una espeluznante técnica de entrenamiento que se usa para aumentar la autoconfianza, es bucear al fondo del Sena y quedarse barcazas, mientras pasan grandes bagarras a unos pocos metros de sus cabezas. Este ejercicio no sólo les hace ganar paciencia y autoconfianza sino evitar la tendencia a desorientarse, sentir claustrofobia y miedo, y también prepara para las infiltraciones subacuáticas en circunstancias difíciles.

Uno de los ejercicios de buceo a pulmón libre hace que el submarinista baje hasta el fondo de una profunda acequia, lea una pregunta escrita en una tablilla, escriba la respuesta en otra con un bolígrafo a prueba de agua, y vuelva a la superficie, todo esto sin ningún aparato de respiración. En este ejercicio se desarrolla el pensamiento rápido y la resistencia física. Los hombres del GIGN también se entrenan para salir y entrar de submarinos sumergidos como parte de su entrenamiento como buzos. Diversas técnicas subacuáticas tienen como objetivo entrenar al comando en la aproximación silenciosa a un trasatlántico o barco secuestrado. Para evitar ser detectados en estas operaciones, los GIGN tienen trajes de «circuito cerrado» que no dejan salir las burbujas con las que se podría detectar su presencia.

Todos los miembros del GIGN son excelentes paracaidistas, entrenados en la escuela de salto de Pau, y muchos también están cualificados como comandos. Como siempre deben estar preparados para efectuar una operación de infiltración paracaidista, cada miembro del GIGN ejecuta al menos 5 saltos de entrenamiento por año. Estos ejercicios incluyen normalmente un «salto húmedo» sobre agua, seguido de una infiltración submarina.

Se espera que un GIGN sea capaz de alcanzar blancos en movimiento a 25 metros

Las técnicas de rapelado y escalada se consideran de importancia fundamental para asaltar edificios en manos de terroristas y por eso, se practican con regularidad. A los miembros de la unidad les gusta en especial rapelar a su posición, sujetando la cuerda con una mano y disparando con puntería el revólver de la otra.

Sin embargo, todos estos métodos de acceder a lugares con terroristas son sólo medios del comandante del GIGN para efectuar su principal trabajo, la neutralización de su objetivo. Puesto que la filosofía del GIGN es evitar las muertes, a menos que sea absolutamente necesario, todo miembro de la unidad es experto en el combate cuerpo a cuerpo. Se estudian kárate y yudo, con otras disciplinas conexas. Bastantes miembros del GIGN, incluso el mismo Prouteau, tienen de hecho, el cinturón negro. Mientras aprenden kárate, normalmente usan *full-contact* para mejorar los resultados de los entrenamientos. Se hace énfasis en técnicas de neutralización rápida y desarme.

Cuando es necesaria una actuación más peligrosa, el comando GIGN tiene que ser capaz de detener a un terrorista o criminal inmediatamente. El entrenamiento con armas de fuego no sólo tiende a que adquieran pericia, sino también a que tengan la autoconfianza suficiente para eliminar la actitud de «cowboy». Cada posición de tiro se considera de extrema importancia, puesto que hay que encargarse del secuestrador antes de que éste pueda causar ningún daño a un rehén.

Con el revólver, se espera que cualquier GIGN sea capaz de dar en blancos en movimiento a 25 m en menos de 2 segundos. Además, cada hombre tiene que alcanzar 6 blancos a la misma distancia en 5 segundos. Con el fusil, a una distancia de 200 m, el tirador GIGN debe alcanzar un mínimo de 93 blancos por cada 100 disparos. La mayoría de los miem-

Abajo: tras descolgarse por las paredes de un edificio, los hombres del GIGN se abren paso a una casa. Derecha, de arriba a abajo: aprendiendo la técnica de asalto desde helicóptero, los reclutas se preparan para rapelar hasta el suelo; prácticas de tiro sorpresa; un recluta usa un cuchillo para perforar el hielo de un lago helado.





bros del GIGN alcanzan mejores resultados; lo normal es unos 98 a 200 m, con o sin mira telescópica. Lo normal con fusil es disparar a distancias de 300 o más metros, aunque pueden efectuarse ejercicios para distancias mayores. Cada miembro del GIGN emplea al menos dos horas al día en estos ejercicios y dispara más de 9.000 tiros de revólver y 3.000 de fusil al año.

Además, hay que efectuar entrenamientos de tiro con subfusil y ametralladora, como también sesiones de familiarización con otras armas, incluido una sofisticada honda con bolas de acero para disparos silenciosos. Otros ejercicios especializados son disparos desde cabinas en maqueta de avión, o desde vehículos en marcha. Combinados con gas Cs, pirotecnia y otras técnicas auxiliares, estos ejercicios entrenan a los GIGN para alcanzar a sus blancos incluso en las condiciones más desfavorables.

Al principio, los miembros del GIGN estaban armados con pistolas automáticas de 9 mm, como arma básica, pero su arma principal es ahora el Manurhin 73,357 Magnum. Este arma, muy fiable, entró en servicio en 1974. El Manurhin puede considerarse arma básica, porque es el compañero constante del GIGN. Sin embargo, cada operativo del GIGN se efectúa también con su propio fusil de tiro FR-F1 usado por el GIGN, es en realidad un MAS 36 modificado, es del calibre 7,62 mm. Este fusil de cerrojo tiene un cañón de flotación libre para mejorar la precisión, y está equipado con una mira, un bípode y una bocacha apagallamas. La capacidad del cargador es de 10 balas.

La crisis de Djibouti a inicios de 1976, fue la primera acción antiterrorista de la unidad

Cuando se hace necesario un subfusil, el GIGN usa normalmente el Heckler und Koch MP5, en una de sus muchas versiones. El MP5A3, el MP5SD, y el MP5K, se usan todos en situaciones especiales; el último, sobre todo en protección de personalidades y otras operaciones de escolta. También poseen fusiles antidisturbios y armas con silenciador para operaciones especiales.

Como cualquier unidad antiterrorista moderna, el GIGN está equipado también con aparatos de escucha y detección. El equipo especial incluye micrófonos direccionables parabólicos para escuchar conversaciones de terroristas o secuestradores a distancia; los detectores infrarrojos para detectar blancos dentro de un edificio; endoscopios (dispositivo para obtener una visión de 120 grados en una habitación, a través de un agujero diminuto, visores nocturnos de diverso tipo, y muchos otros dispositivos sofisticados de comunicación, detección y aparatos de vigilancia. Los explosivos del arsenal del GIGN son, entre otros, granadas de aturdimiento, abridoras de puertas, cargas de marco, etc.

El entrenamiento y equipo del GIGN, aunque impresionante, tiene un objetivo: permitir que el GIGN ejecute las misiones asignadas sin que muera ningún rehén. El récord operacional del GIGN es excelente: desde su formación, la unidad ha rescatado más de 250 rehenes. Estos éxitos se deben a que el GIGN no sólo funciona como unidad antiterrorista primaria francesa, sino también como SWAT (Tácticas y Armas Especiales) nacional, enviado a cualquier punto en que se produzca una crisis grande. Muchas unidades antiterroristas de choque tienen que esperar años hasta que se despliegan, pero los GIGN entran en acción con mucha frecuencia. La crisis de Djibouti, a inicios de 1976, sin embargo, fue la primera misión antiterrorista de la unidad. Aun-

que el equipo de Proteau iba a efectuar el rescate real de los niños, estaba cubierto por miembros de la Legión Extranjera Francesa, puesto que había cerca guardias fronterizos somalíes, que podían intentar intervenir contra cualquier intento de rescate. Tras efectuar un reconocimiento de la zona, Prouteau estableció su puesto de mando en el bosquecillo de palmeras cerca del autobús secuestrado y colocó a sus nueve tiradores, armados todos con fusil de tiro FR-F1, en sitios que dominaban el blanco.

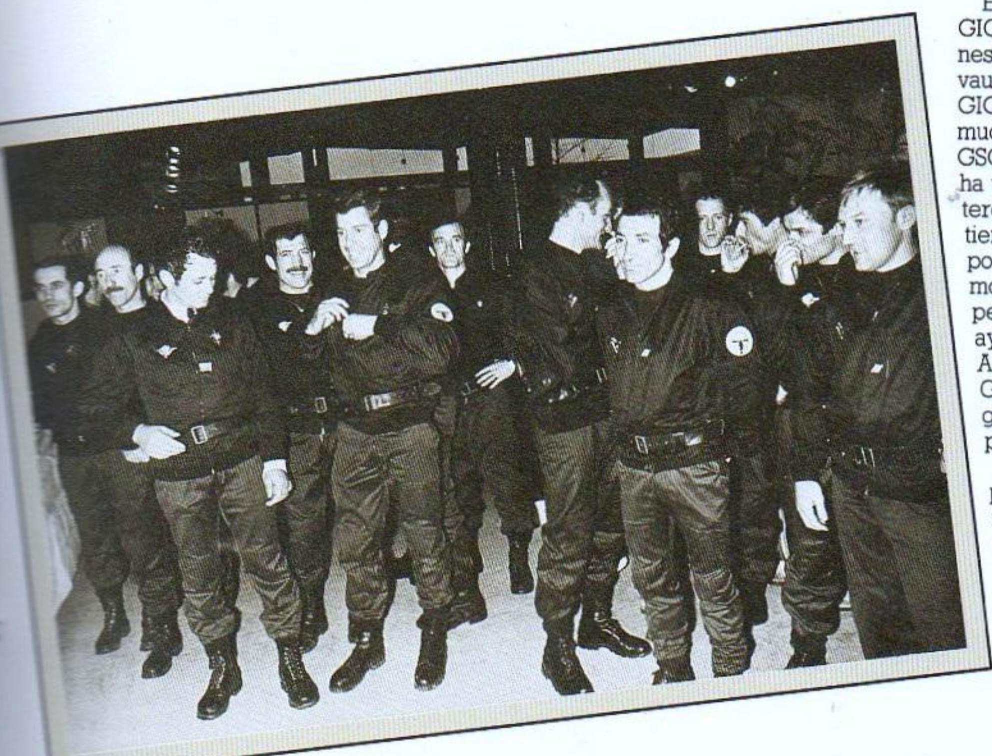
La teoría táctica del GIGN en situaciones tales, exigía que Prouteau estuviese en contacto radiofónico constante con los tiradores, utilizando micrófonos de solapa. Antes de desplazarse a otra posición, cada tirador estaba obligado a observar una porción determinada del autobús, y para facilitar el intercambio de comunicación, a cada terrorista se le había asignado un número identificador. Utilizando este sistema, cada tirador podía hacer conocer al comandante instantáneamente, cuando tenía a un terrorista en particular a la vista, con sólo dar su número de objetivo. Como había que eliminar a todos los terroristas exactamente al mismo tiempo para evitar la masacre general de los niños, Prouteau decidió que sólo daría la orden de disparo cuando todos sus tiradores tuvieran buena visión de los secuestradores.

Cuando planificaban el intento de rescate, Prouteau se dio cuenta lo importante de que los niños quedaran fuera de cualquier línea de visión, porque su presencia haría difícil la visión de los terroristas. Para conseguir ésto, a las 14,00 h del 4 de febrero, se permitió pasar al autobús comida mezclada con tranquilizantes. Se esperaba que los niños cayeran dormidos después de comer, y así no se verían sus siluetas en el autobús. Fue precisamente lo que pasó y, a las 15,47 h, los cuatro terroristas que se sabía estaban a bordo eran visibles a la vez para los tiradores. Tras haber esperado con paciencia durante 10 horas este momento, los tiradores del GIGN recibieron la orden de fuego, alcanzando simultáneamente a todos los terroristas. Al quinto terrorista le alcanzaron fuera del autobús.

Un grupo de guardias fronterizos somalíes abrió fuego sobre los GIGN casi simultáneamente, haciéndoles tirarse al suelo, pero los Legionarios les cubrieron con sus disparos, y Prouteau, con otros dos hombres, corrieron al autobús. Otro terrorista había abordado el autobús bajo la cubierta de fuego de los somalíes, y consiguió matar a una niña antes de ser eliminado por los GIGN. La niña fue vengada rápidamente, sin embargo, cuando los legionarios y los GIGN acribillaron a balazos al puesto fronterizo y la guarnición. Se informó que el jefe y cerebro del ataque terrorista había muerto en el enfrentamiento.

La operación Djibouti fue una misión clásica de rescate de rehenes: los hombres del GIGN tuvieron que viajar a otro continente, con pocos datos, recogerlos con rapidez en un entorno hostil, planificar un ataque, esperar pacientes el momento oportuno para el golpe, y disparar poco y con rapidez cuando recibieron la orden de fuego. Aunque se perdió un rehén, la operación fue un éxito, porque se salvó a los otros 29 niños. Gracias a su rápida acción, había enviado una advertencia a los terroristas que intentaran acciones contra Francia: podían responder a cada ultraje de forma mortífera.

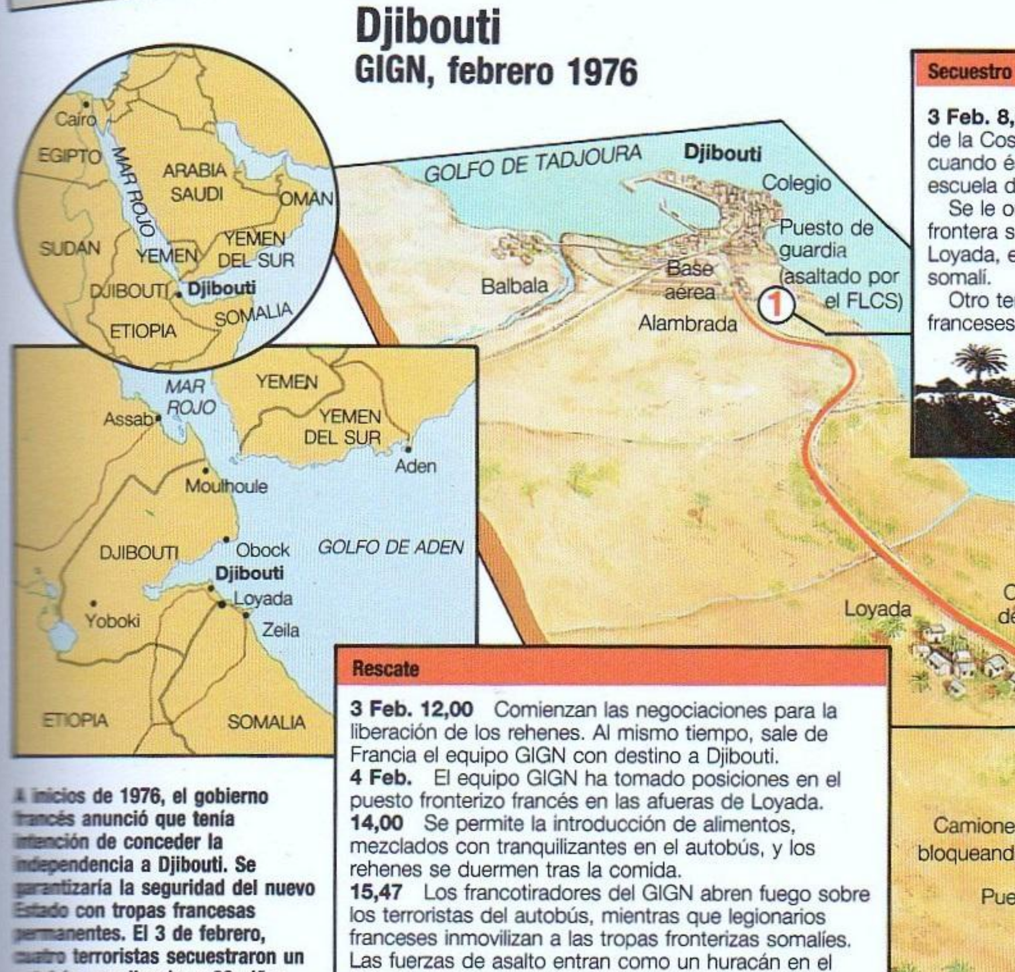
La primera aparición pública del GIGN fue en febrero de 1976, cuando los miembros del Frente de Liberación de la Costa Somalí secuestraron un autocar lleno de niños en Djibouti. Movilizados al instante, Prouteau y sus hombres tomaron posiciones en la costa, utilizando fusiles FR-F1, enfrentándose a la vez con los secuestradores. Arriba, izquierda: aspecto del autobús tras la liberación de los rehenes. Aunque los niños pasaron en el autobús poco más de un día, pronto surgieron problemas; muchos de ellos estaban agotados por el calor y calambres en el estómago. Izquierda: uno de los afortunados supervivientes de la crisis camina hacia la libertad. Arriba, a la derecha: los miembros del GING, sonrientes de vuelta a Francia.



En los años que han pasado desde Djibouti, el GIGN se ha utilizado en otras conocidas operaciones, como el intento de fuga de la prisión de Clairvaux en enero de 1978, en la que los tiradores del GIGN salvaron de nuevo con su puntería la vida de muchos rehenes. Como el SAS en Inglaterra, el GSG9 en Alemania y el GEO en España, el GIGN se ha usado en otros continentes para defender los intereses diplomáticos de Francia, entrenando y asistiendo a unidades antiterroristas extranjeras y grupos de escolta de personalidades. Quizá el más famoso ejemplo de su despliegue en este tipo de papel ocurrió en 1979 cuando los miembros del GIGN ayudaron a entrenarse a la Guardia Nacional de Arabia Saudí para la operación de asalto de la Gran Mezquita, ocupada por fanáticos. Sin embargo, el GIGN ha entrenado muchas otras unidades, principalmente en las antiguas colonias francesas.

La técnica del GIGN se ha mantenido en su punto máximo haciendo intercambios de entrenamiento con otras unidades antiterroristas occidentales, y desplegándoles en Francia en puntos de alto riesgo. El equipo Gigene, en alerta, con sede en Maisons-Alfort, espera su desplazamiento para entrar en acción mientras escribimos estas palabras, y es uno de los más formidables luchadores contra el caos.

Djibouti
GIGN, febrero 1976



Secuestro

3 Feb. 8,00 Terroristas del FLCS (Frente de Liberación de la Costa Somalí) secuestran un autobús escolar cuando éste se dirige de la base aérea de Djibouti a una escuela de la ciudad.

Se le ordenó al conductor dirigirse al sur, hacia la frontera somalí, y después de atravesar el pueblo de Loyada, el autobús se detuvo cerca del puesto fronterizo somalí.

Otro terrorista se les une. Exigen la retirada de los franceses de Somalia.

Rescate

3 Feb. 12,00 Comienzan las negociaciones para la liberación de los rehenes. Al mismo tiempo, sale de Francia el equipo GIGN con destino a Djibouti.
4 Feb. El equipo GIGN ha tomado posiciones en el puesto fronterizo francés en las afueras de Loyada.
14,00 Se permite la introducción de alimentos, mezclados con tranquilizantes en el autobús, y los rehenes se duermen tras la comida.
15,47 Los francotiradores del GIGN abren fuego sobre los terroristas del autobús, mientras que legionarios franceses inmovilizan a las tropas fronterizas somalíes. Las fuerzas de asalto entran como un huracán en el autobús, liberando a los rehenes.

A inicios de 1976, el gobierno francés anunció que tenía intención de conceder la independencia a Djibouti. Se garantizaría la seguridad del nuevo Estado con tropas francesas permanentes. El 3 de febrero, cuatro terroristas secuestraron un autobús, que llevaba a 30 niños franceses al colegio, en Djibouti, pedían la independencia inmediata y la retirada francesa.



ESCUADRON FENIX

ESCUADRON N.° 56

El 8 de junio de 1916, se creó el Escuadrón n.° 56, en torno a un núcleo procedente del Escuadrón n.° 28 (Reserva) en Gosport, Hampshire. Durante el mes siguiente, se desplazó a London Colney, en Hertfordshire, y comenzó un largo entrenamiento para servir en Francia. En marzo de 1917 recibió sus primeros cazas SE5, convirtiéndose en el primer escuadrón en equiparse con este aparato; en abril voló a Francia. El 23 de abril, el Capitań Albert Ball hizo el primer derribo mientras volaba con un Nieuport explorador de la unidad, derribando otro el mismo día a los mandos de un SE5. Pronto siguieron su ejemplo el resto de los pilotos, viéndose envueltos en incontables enfrentamientos en el Frente Occidental. Sus aviones estuvieron presentes en la Batalla de Messines, la tercera batalla de Yprès, y en el ataque de blindados de Cambrai, hostigando las posiciones enemigas en apoyo de las fuerzas de infantería aliadas. En 1918, equipados ahora con SE5 de exploración, el escuadrón usó bombas de 9 kg, para complemento de sus ataques con ametralladora. Tras el armisticio se disolvió el escuadrón n.° 56. Se reorganizó como escuadrón de caza en 1922, y durante la II Guerra Mundial operó con Hurricanes, Thyphoon, Spitfire IX y Tempest. Sus múltiples tareas eran, entre otras, escoltar convoyes, ataque a tierra, y contrarrestar la ofensiva con bombas volantes V 1. En 1946, el Escuadrón n.° 126 se rebautizó como Escuadrón n.° 56, convirtiéndose la unidad activa en la II Guerra Mundial en Escuadrón n.° 16. El escuadrón de postguerra voló en diversos cazas, en defensa de Gran Bretaña, y ahora trabaja con interceptores Phantom Mark 2.

En abril de 1917, los jóvenes pilotos del Escuadrón n.° 56, volaron sobre el Canal en sus SE5 scouts para participar en la batalla del Frente Occidental

Cuando el Capitán James McCudeen, que servía entonces como instructor de vuelo, destinado a convertirse en uno de los mayores ases del aire en la I Guerra Mundial, recibió destino en el Escuadrón n.° 56 el verano de 1917 para un curso de refresco sobre tácticas aéreas, pensó que era el mejor aparato que jamás hubiera visto. Equipado con el más reciente modelo de avión británico, el SE5a scout (un avión de caza), el escuadrón incluía un equipo notable, e innovador de mecánicos encabezados por el Teniente H. N. Charles, que, además de sacar lo mejor de sus máquinas, proporcionaba muchos y excelentes músicos a la banda del escuadrón que se convertiría en una institución en el Royal Flying Corps (RFC), espléndida camaradería nacida de la común pericia como pilotos, y de los éxitos en combate. Muchos de los más distinguidos pilotos del RFC, incluido el lengendario Capitán Albert Ball, habían volado en el escuadrón y McCudden estaba decidido a sumarse a ellos a la primera ocasión.

El Escuadrón n.° 56 había ido a Francia por primera vez, el 7 de abril de 1917, cuando 13 SE5 scouts cruzaron el Canal de la Mancha hasta una base aérea en Vert Galant, al sur de Doullens. Sus aparatos iban a proporcionar un bienvenido refuerzo a las acosadas unidades aéreas británicas del Frente Occidental, cuyas pérdidas fueron en esa época enormes, hasta el punto de referirse a este período en la historia de la aviación como el «abril sangriento». Sin embargo, antes que sus SE5 pudieran comenzar las operaciones, los mecánicos del escuadrón necesitaban modificar muchas características indeseables del diseño. Hubo que trabajar en el motor y el armamento, el impopular «invernadero», carlinga semiabierta se reemplazó por un convencional parabrisas, realizándose otros cambios diversos. La primera patrulla se retrasó por eso, al 22 de abril. Una vez resueltos los problemas del SE5, se convirtió en un aparato muy eficaz, y muchos pilotos comenzaron a considerarlo el mejor avión británico de la guerra.



Arriba: el excelente récord de combates del Escuadrón n.° 56 se debe a ases como Keith Muspratt (extremo superior, con su SE5), James McCudden (izquierda), y Albert Ball (derecha). Abajo: los ases del aire en sus mortíferos SE5. Recuadro, abajo a la izquierda: oficiales del Escuadrón n.° 56, con el Comandante Blomfield (delante, en el centro).

EL ROYAL FLYING CORPS EN LA GUERRA

La aviación militar británica se formó en abril de 1911, con la formación del Batallón Aéreo, de los Royal Engineers. El Royal Flying Corp (RFC) se formó en torno a este batallón en abril de 1912, estableciéndose las Alas Militar y Naval.

El Ejército británico veía únicamente la aviación en el papel de plataformas de reconocimiento, que informaran de los movimientos y situación de las tropas tras las líneas enemigas, y cuatro escuadrones RFC volaron a Francia inicialmente con este objetivo. Aunque al principio no eran molestados por la aviación rival, pronto se comprendió la importancia vital de las labores de inteligencia aérea, y aparecieron los duelos entre aviones aliados y alemanes, armados sólo con fusiles, pistolas y granadas.

El siguiente paso fue la introducción de los «scouts» armados, cuya función fue proteger los indefensos aviones de observación. Desde entonces las fuerzas oponentes desarrollaron aviones incluso más eficaces para ganar el control del espacio aéreo. Cuando llegó a Francia con sus SE5 en abril de 1917, los aparatos, tácticas y técnicas de pilotaje se habían desarrollado hasta hacerse irreconocibles. Los caballerosos duelos de 1914 había dejado paso a una lucha desesperada, sin límites, por la supremacía aérea.

CAPITAN ALBERT BALL

Albert Ball nació el 14 de agosto de 1896 en Nottingham, y al declararse la I Guerra Mundial se alistó en el Sherwood Foresters como soldado raso. A final de ese año, se le ascendió y trasladó a la Compañía Ciclista de la División North Midland. Decidió entonces convertirse en piloto, y tras completar su entrenamiento como tal, se le destinó al Escuadrón n.° 13 en Francia, volando en BE2c biplazas. En mayo de 1916, Ball se unió al Escuadrón n.° 11, que operaba entonces tanto con biplazas FE2bs y Bristol Scout como con monoplazas Nieuport. Era este último el más atrayente para el individualista y agresivo Ball, y en los meses siguientes libró muchos combates con aviones alemanes. En agosto de 1916, Ball fue destinado al Escuadrón n.° 60, que volaba con Nieuport de exploración; al mes siguiente fue nombrado comandante del ala «A» del escuadrón. Volvió a Inglaterra en octubre. Ball era con diferencia el único zorro del aire y prefería estar sólo cuando no volaba. Con todo, las tácticas de vuelo de este joven autosuficiente y despegado eran atrevidas e incluso temerarias. Atacaba cualquier aparato que encontrara, sin pensar en los riesgos. Ball volvió a Francia con el Escuadrón n.° 56 en abril de 1917, muriendo en acción al mes siguiente. Su registro final eran 32 aviones alemanes derribados, 21 forzados a aterrizar y dos sin control. Recibió con carácter póstumo la Victoria Cross.

El oficial al mando del Escuadrón n.° 56, era en aquel tiempo el Comandante R. G. Blonfield, y fue él quien le transformó en una de las mejores unidades de scouts. Blonfield se había unido al escuadrón en enero de 1917 y el Teniente Cecil Lewis le ha descrito así:
«Su lema era "eficacia". Daba la impresión de ser bajo y débil. Llevaba polainas y siempre iba con un bastón recubierto de cuero, con el que dirigía todo; tenía un parecido irresistible de pequeño domador».
Desde que se prohibió a los oficiales con mando volar en combate, el trabajo de Blonfield fue ante todo el de organizador. El liderazgo táctico lo ejercían sus tres comandantes de vuelo, que Blonfield había seleccionado cuidadosamente por su expe-



Izquierda: Capitán Albert Ball, con 32 derribos, condecorado con la Military Cross, preparado para despegar, en 1916, confiado en sus duros nervios. El RFC le recompensó con su nombramiento como observador en un BE2C (sin armas, en lo que quizá fue la tarea más terrorífica del frente). Abajo: los hermanos Von Richthofen, Lothar y Manfred (a la derecha), dos de los más peligrosos pilotos alemanes.

nencia y técnica. El más sobresaliente de ellos era el Capitán Albert Ball, comandante del Ala «A», que tenía 30 victorias en su haber. El Ala «B» estaba al mando del Capitán Billy Crowe, y el Ala «C», del Capitán H. Meintjes. Entre los pilotos inexpertos recién salidos de la escuela de entrenamiento, estaban los Tenientes Arthur Rhys Davids, Gerald Constable Maxwell, Leonard Barlow y Keith Muspratt, todos ellos con gran reputación como pilotos de caza.

Los cuartos para pilotos del aeropuerto Vert Galant eran espartanos. La mayoría de los oficiales de todos los grados vivían en tiendas durante un período en que hizo un frío terrible, duchándose frecuentemente bajo nieve y ventisca. Sin embargo, la moral estaba alta y todo el mundo deseaba entrar en acción. El primer éxito del escuadrón llegó el 23 de abril, cuando Ball derribó dos Albatros sobre Cambrai. En esa ocasión volaba en un Nieuport 17 scout, que se utilizaba para patrullas solitarias. Más tarde, el mismo día, consiguió sus primeras victorias con un SE5, un avión que al principio no le gustaba pilotar. A final del mes, el Escuadrón reclamaba para su haber otros 5 aparatos destruidos y 5 fuera de control.

A menudo, sin embargo, el Escuadrón n.° 56 se encontró desbordado por los aviones alemanes. El Teniente Cecil Lewis ha descrito la confusión de una lucha reñida y confusa, en que se enredaron tres o más formaciones distintas de cazas, «como atraidos por algún misterioso poder, como buitres atraidos por un cadáver del desierto»:

«Un piloto, en un segundo, entre sus propios enfrentamientos, podía ver un Hun que caía en vertical, un SE5 a su cola, a la cola del SE otro Hun, y sobre ellos, otro scout británico. Estos cuatro, lanzándose de cabeza a 370 km/h, con las ametralladoras taquetreando y las trazadoras en torbellino, de repente se separaban. El Hun inferior se precipitaba en llamas a su muerte, si no estaba muerto ya. Su vencedor parece tambalearse, de repente se separa con un gran salto, como los saltos de las truchas en la orilla, y entonces, girando sobre su «cintura» comienza su barrena, en una vertiginosa espiral con la tierra como fin. El tercer alemán zumba, girando y el último de este vertiginoso cuarteto continúa disparando... Pero esta visión, que apenas dura 10 segundos, se interrumpe de repente por otro ataque».

En la tarde del 7 de mayo, los SE5 del Escuadrón n.° 56, salen de patrulla a pesar del mal tiempo, y de las grandes nubes que se forman sobre el Frente Occidental. La formación británica pronto se rompe en pequeños grupos y se enzarza, con gran desventaja con cazas alemanes que les sobrepasaban. Sólo 5 SE5 volvieron a Vert Galan esa tarde, y los tres comandantes de ala figuraban entre las bajas. Rhys Davids había hecho un aterrizaje de emergencia tras las líneas alemanas, y Crowe había llegado a otro aeródromo. Ninguno estaba herido. Los Tenientes J. O. Leach y Meintjes estaban heridos, mientras que los Comandantes R. W. Chaworth-Musters y Ball eran baja. Más tarde se descubrió que habían muerto. El leutenant (teniente) Lothar von Richthofen, de la Jagdstaffel 11, hermano del «Barón Rojo», acreditó el derribo de Ball, pero se dijo que le había derribado una ametralladora montada en la torre de una iglesia. La noticia de su pérdida «sumió en la tristeza a todo el Cuerpo de Vuelo», señaló un alto oficial del Cuartel General del RFC en Francia.

La pérdida de sus compañeros comandantes de ala en un sólo combate, hizo recaer en una

EL SE5

Fue diseñado por H. P. Folland, cuyo primer avión, SE 4, obtuvo un récord mundial oficioso de velocidad. El primer prototipo de monoplaza SE 5 de madera, voló por primera vez el 22 de noviembre de 1916. Su motor era un Hispano Suiza V-8, de 150 CV. El biplano tenía las alas escalonadas e incorporaba por primera vez el primer alerón de cola accesorio y asiento ajustable. La primera hornada de SE5, manufacturada por La Royal Aircraft Factory en Farnborough, entró en servicio en marzo de 1917, con el Escuadrón n.° 56. El armamento era una ametralladora de 7,70 mm Vickers, disparando a través de la hélice gracias a una polea sincrónica Constantinesco CC, y otra Lewis del mismo calibre, montadas en un soporte Foster sobre el ala superior, que podía inclinar el piloto para disparar hacia adelante o hacia arriba (el SE5 de la izquierda era el del Capitán Albert Ball, que eliminó la Vickers para reducir peso). El SE5 era una plataforma de ametralladora excepcionalmente firme, aumentando de manera sustancial la distancia de fuego eficaz en combate. El SE5 se produjo sólo durante tres meses, apareciendo entonces el SE5a. La potencia nominal aumentó a 200 CV con un motor Hispano-Suiza; fue sobrepasado más tarde por el Viper fabricado por Wolseley, y en el momento del armisticio se habían construido unos 5.000 SE5 y SE5a.

tremenda responsabilidad sobre el Capitán Crowe, pero era indiferente al desafío. Durante las semanas en que el Capitán Philip Prothero y el Capitán G. H. «Biery» Bowman, nuevos comandantes de las Alas «A» y «C», adquirían experiencia tras muchos meses separados del Frente, Crowe tuvo que dirigir prácticamente sólo las tres alas. Rhys Davids, miembro del Ala «B» de Crowe, le tomó gran estima por su capacidad. «No teme a nada, y persigue a viejos Hun como un cohete, y sin embargo es extraordinariamente prudente». En un momento de baja moral en el escuadrón, Crowe ayudó a restablecer la confianza de los pilotos en el SE5, que estaban en cuarentena como causa de la muerte de Ball. También abogó por nuevas tácticas de combate, que hicieran buen uso de la velocidad del SE5 y de su firmeza como plataforma de tiro en picados, preferibles al vuelo en círculos, más adecuado para los ágiles Scouts como el Nieuport 17 o el Sopwith Pup.

A finales de mayo el escuadrón se trasladó al norte, a Estrée Blanche para preparar la Batalla de Messines. Durante sus primeras cinco semanas en combate, habían acreditado 57 victorias, perdiendo 10 pilotos. Sin embargo, les llegó un bienrecibido respiro en su agotadora rutina diaria de patrullas ofensivas sobre el Frente, el 21 de junio, cuando se les retiró del frente, a Bekesbourne Kent, durante dos semanas. El traslado pretendía apoyar las defensas británicas contra los bombarderos alemanes Gotha, que habían bombardeado Londres ocho días antes. «No hacíamos absolutamente nada» señalaba Arthur Rhys Davids. «Estábamos todo el día jugando a las cartas». El 4 de julio los Gothas hicieron una incursión a la Costa Este, pero al día siguiente el escuadrón voló a Francia.

Abajo: un aviador alemán sube una bomba a bordo. Las primeras miras de bombardeo se montaron a un lado del fuselaje: el bombardero tenía que inclinarse fuera del fuselaje, esperar y luego lanzar el arma apretando un gatillo.

Durante el verano de 1917, los SE5 del Escuadrón son reemplazados por el modelo perfeccionado SE5a, provisto de un motor más potente que le daba mayor tasa de ascenso y velocidad. Sin embargo, como con su predecesor, el Teniente Charles y sus mecánicos hubieron de resolver problemas con el motor y el armamento antes de que el comportamiento del aparato se pudiera considerar satisfactorio. El 21 de julio, el Teniente V. P. Cronyn consiguió la victoria 100 del Escuadrón n.° 56, pero tan notable logro no se alcanzó sin pérdidas. El Capitán Prothero fue derribado el 26 de julio, siendo el 23.° de los pilotos de la unidad perdidos desde abril. El Capitán Crowe dejó el escuadrón en julio, con la salud resentida por las tensiones del mando y los frecuentes combates, (había obtenido 6 victorias durante su período como comandante del Ala «B»). Sin embargo, por esas fechas, el Capitán Bowman se iba adaptando al cargo, y durante los 10 meses que mandó el Ala «C», acreditó 26 victorias personales. Maxwell fue ascendido a capitán y tomó el mando del Ala «A», mientras que la vacante del comandante del Ala «B» se suplió con el Capitán James McCudden a mediados de agosto. Con tres comandantes de ala tan capaces y competentes, pronto alcanzó el escuadrón el máximo de su eficaz rendimiento, en especial porque muchos de sus pilotos hacían gala de una extraordinaria técnica. El Teniente Richard Maybery tenía en su haber 9 1/2 victorias, y durante una épica misión de bombardeo y ametrallamiento a baja altura, el 31 de julio atacó dos aeródromos enemigos, una columna de tropas en marcha, dos trenes y derribó además un biplaza de observación. Rhys Davids pasó de las 15 victorias el 5 de septiembre, derribando 3 aparatos enemigos en un sólo día. Barlow acreditaba 6 victorias, y el Teniente canadiense RTC Hoidge, no tenía menos de 13 en su haber.

El Ala «B» de McCudden tenía talentos especiales, con pilotos como Barlow, Rhys Davids, Muspratt, el Teniente Maxwell Coote, y Cronym fueron «los mejores que jamás pisaran Francia», pensaba su comandante de Ala. McCudden mismo acreditaba para sí en esas fechas sólo 5 victorias, pero en los meses siguientes iba a multiplicarse sobradamente. Su primer combate victorioso con el escuadrón tuvo lugar la mañana del 18 de agosto, cuando atacó un Albatros III sobre Houthem. «Ataqué a una distancia de 45 m disparando las dos ametralladoras. Disparé unos 20 tiros de cada una y el EA (avión enemigo) comenzó a barrenar en espiral inmediatamente, cayendo muy rápido. Le ví por último a unos 1.800 m, aún sin control».

«Oí clac-clac-clac-clac, cuando sus balas pasaron cerca de mí y de las alas»

El combate más famoso del Escuadrón n.° 56 tuvo lugar en la tarde del 23 de septiembre, cuando 6 SE5a, del Ala «B» se enfrentaron a un Fokker F I, triplano (un prototipo de la serie Dr I), al oeste de Poelcapelle. Su piloto era el as alemán Teniente Werner Voss, Staffelführer del Jasta 10. En su carrera como piloto de caza que pasaba apenas los 10 meses, Voss había dado buena cuenta de 50 aviones aliados —un logro que le ponía detrás tan sólo de Manfred von Richthofen—. El ala de McCudden se lanzó sobre el triplano, pero no consiguió alcanzarlo en el ataque inicial. McCudden recordó:

«El piloto alemán nos vio, y giró de una forma desconcertantemente rápida, ni picando, ni en giro Immelmann, sino como un medio giro plano. Ahora el triplano alemán estaba en medio de nuestra forma-



Abajo: Teniente Arthur Rhys Davids, que derribó al as alemán Werner Voss, y (derecha) una página de sus informes de combate.

Army Form W. 3348.

Combats in the Air.

Squadron: No.56 — Sheet No.1

Type and No. of Aeroplane: SE.5 No.B.525.

Armament: V and L.

Pilot: 2/Lt.A.P.F.Rhys Davids.M.C.

Observer: None.

Locality: West of Westroosibeke - Houthem.

Date: 23/9/17

Time: 5.45 - 6.35.

Duty: Offensive Patrol

Height: 8,000 - 1,000ft.

Remarks on Hostile machine:—Type, armament, speed, etc.

Narrative.

Crossed lines with formation and flew over clouds for some time, ground was not visible and we returned and came down West of Ypres. Then patrolled over lines at 5,000ft. under clouds under very heavy and accurate A.A. fire.

After some manoeuvering at 6pm. leader dived on an E.A.2-seater (D.F.W.) making N.from West of Comines. Leader got very close and fired as E.A. turned N.E. Smoke came out of centre section and I dived very steeply and fired a short burst into E.A. which was diving N.into a cloud. E.A. engine stopped and he turned West and dived slowly into the ground about 1,000 yards E.N.E. of Houthem.

Rejoined leader and climbed to 7,000ft. and patrolled area again. At 6.25pm. saw an SE.5 being attacked by an E.A. triplane and one red nosed Albatross Scout. Our second SE.5 formation now appeared and for 20 minutes, leader, myself, Lt.Hoidge and Lt.Maybery engaged the two E.A. and one other Scout West of Westroosebeke. About 11 other E.A. awaited us higher and further East, but did not come down as there were six SPADS & four Camels protecting us very well.

The other E.A. scout now vanished but the red nosed Albatross and the triplane fought magnificently. I got in several good bursts at the triplane without apparent effect and twice placed a new Lewis drum on my Gun. Eventually I got east & slightly above the triplane and made for it & got in a whole Lewis drum and a corresponding number of Vickers into him. He made no attempt to turn until I was so close to him I was certain we would collide. He passed my right hand wing by inches and went down, I zoomed. I saw him next with his engine apparently off, gliding West. I dived again and got one shot out of my Vickers, However I reloaded and kept in the dive, I got another good burst and the triplane did a slight right hand turn still going down. I had now overshot him (this was at 1,000ft) Zoomed and never saw him again. Immediately afterwards I met the red nosed Scout who was a short way south east of me. I started firing at 100 yds., the E.A. turned and fired at me. At 30yards range I finished a Lewis drum & my Vickers stopped so I dived underneath him and zoomed.

A Rhys Davids
RFC

Frente occidental
1917-1918

Formado en 1916, el Escuadrón N.º 56, del Royal Flying Corps, fue desplegado en el Frente Occidental a inicios de abril de 1917. El escuadrón volaba en biplanos SE5 y SE5a, en el papel de «exploradores» o como cazas. El Escuadrón N.º 56 se vio implicado en la Batalla de Messines durante el verano de 1917, y, más tarde, en la Tercera Batalla de Ypres y el ataque sobre Cambrai. Durante las ofensivas alemanas de marzo de 1918, el escuadrón se vio metido de lleno, y a finales de la guerra los ases del Escuadrón N.º 56 contaban en su haber con un total de 401 aparatos enemigos derribados.

ción, y su pericia era admirable. El piloto parecía estar disparándonos a todos a la vez, y aunque pude ponerme detrás por segunda vez, era difícil que estuviera ni un segundo. Sus movimientos eran tan rápidos e imprevisibles que ninguno de nosotros lo tenía a la vista durante el tiempo necesario».

«Me llegó una buena oportunidad cuando avanzaba hacia mí de frente, un poco por debajo, y sin haberme visto, según parecía. Incliné el morro, le mantuve a la vista y apreté los dos gatillos. Tan pronto disparé, levantó su nariz hacia mí y escuché clac-clac-clac-clac, mientras sus balas pasaban cerca de mí y de las alas. Distinguía perfectamente los fogonazos rojo-amarillentos de sus ametralladoras paralelas Spandau. Mientras me disparaba, atisbé una 2.ª cabellera negra, en el triplano, sin gorro».

«En ese momento, había llegado un Albatros scout de nariz roja, que aparentemente, hacía lo mejor que podía para cubrir la cola del avión, pilotado también con pericia... El triplano aún estaba dando vueltas en medio de los 6 SE, que disparaban a la menor ocasión, y en un momento dado vi al aparato en el ápice de un cono de trazadoras alimentado por al menos cinco ametralladoras a la vez, y cada aparato tenía dos ametralladoras. Ahora la lucha era a muy baja altura y el Albatros de nariz roja había bajado y salido del combate pero quedaba aún el triplano. Momentáneamente lo perdí de vista, mientras cambiaba el tambor de mi ametralladora Lewis, y cuando lo vi la vez siguiente volaba muy bajo, enzarzado aún con un SE con el número I; el piloto era Rhys Davids. Me di cuenta de que los movimientos del triplano eran muy erráticos y entonces le vi caer; continué mirando y vi cómo se estrellaba contra el suelo, desapareciendo en miles de fragmentos».

El 30 de septiembre, Maxwell consiguió la victoria n.° 200 del escuadrón, pero el mes siguiente fue un período de fuertes bajas. Se perdieron 8 pilotos, incluido el joven y brillante Arthur Rhys Davids que murió en acción el 27 de octubre. El escudrón perdió también a Maxwell y al final del mes el Comandante R. Balcombre-Brown relevó del mando al Comandante Blonfield. En noviembre, el Escuadrón n.° 56 se desplazó a Lavieville, cerca de Amiens, como preparativo de la Batalla de Cambrai, en la que participó intensamente, a pesar de períodos de mal tiempo. Todavía se perdieron más pilotos experimentados en los últimos meses del año. A Hoidge se le destinó al Home Establishment y Maybery (que había sustituido a Maxwell como comandante del Ala «A») murió el 19 de diciembre.

Diciembre de 1917 fue un mes extraordinario para McCudden y su palmarés; de los 17 aviones derribados por el escuadrón ese mes, 14 fueron victorias suyas. Su destino al Home Establishment el mes de marzo siguiente marcó el fin de una etapa. Durante su período a cargo del Ala «B», el escuadrón n.° 56 había obtenido 175 victorias de las que 77 se debían a su Ala, y él mismo con más de 52. Cuando el Capitán Duncan Grinnell-Milne recibió destino en el Escuadrón n.° 56 en septiembre de 1918, le dijeron: «tiene suerte que le envíen aquí. Es el escuadrón más famoso en Francia». La fama era bien merecida: su registro final fueron 401 victorias.

Un DFW CV, alemán acribillado a balazos, sumergido en el lodo. Este tipo de avión, de la llamada «clase C», lo introdujeron los alemanes en la primavera de 1915 para misiones generales, y no pasó a especializarse en combates hasta la aparición del Fokker EI. Los aviones de la «clase» eran extremadamente vulnerables a los antiaéreos, aunque luego se mejoró rodeando de blindaje el motor, los tanques de combustible y la cabina.



Capitán Albert Ball, Escuadrón n.° 56, RFC, Francia 1917

El Capitán Ball sostiene la hélice y el protector de hélice rojo de un Nieuport 17 scout que prefería a los SE5 de su escuadrón. Viste el uniforme de servicio en campaña de oficial del RFC (Real Cuerpo Aéreo) que incluía botas altas y pantalones de montar. La insignia del RFC, en la gorra y solapa, con los galones en la bocamanga. Sobre el bolsillo izquierdo, las alas del RFC, y las cintas de sus condecoraciones DFC, MC. El cinturón Sam Browne completa el uniforme.

EQUIPO DE LOS MARINES

Para enfrentarse a los baluartes japoneses en el Pacífico, los Marines estadounidenses recibieron una gran diversidad de material de combate cuerpo a cuerpo y de desembarco.

Durante las batallas para el control de las islas del Pacífico en la II Guerra Mundial, el Cuerpo de Marines de los Estados Unidos (USMC) se enfrentó a un hábil adversario capaz de transformar incluso el trozo más insignificante de terreno en un baluarte poderosamente fortificado para proteger los progresos territoriales japoneses. Los realistas reconocían que la recuperación de las islas en manos enemigas sería un asunto sangriento y de mucho tiempo, y que se necesitaría material especializado para dar a los infantes de Marina una ventaja bélica en sus campañas de toma de islas.

Dos aspectos particulares de este tipo de guerra demostraron exigir atención. Primero, las fuerzas de asalto necesitarían embarcaciones especializadas para dejar a las tropas en las playas y ofrecer después potencia de fuego capaz de neutralizar las casamatas y los fortines. Segundo, los marines mismos necesitarían armas cortas para el combate a corta distancia en espacios limitados y en la selva, tales como el M3 «Grease Gun», donde el volumen de fuego, más que la precisión, sería el factor decisivo.

Oficialmente, se suponía que el Marine Corps estaba armado conforme al resto de las Fuerzas Armadas de EEUU, particularmente la infantería regular. Sin embargo, en realidad, no era exactamente así. Los marines se estaban viendo envueltos de modo creciente en un tipo particular de guerra e, inevitablemente, había ocasiones en que tenían necesidades que no podían satisfacerse de fuentes militares. Cuando surgían estos problemas, los marines tomarían lo que pudiesen encontrar para la tarea y, si servía para el combate, se convertiría en una parte normal de su arsenal. En algunos casos, no obstante, el USMC conservaba armas de guerra más antiguas, probadas y de confianza, como el fusil Garand M1, porque eran familiares o porque sus sustitutos no estaban a la altura de aquéllas.

La exigencia primera y más importante era de transporte anfibio. A raíz del caos producido en los desembarcos anfibios en la I Guerra Mundial, en particular el desastre de Gallipoli de 1915, la mayoría de las autoridades militares opinaban que el asalto anfibio no era en modo alguno adecuado para librar una batalla. Los navíos transformados para realizar desembarco demostraron su desventaja y pocos estrategas parecían deseosos de experimentar con navíos de desembarco más adecuados. Sin embargo, el Marine Corps opinaba de otro modo. Considerando que cualquier guerra en el Pacífico impli-

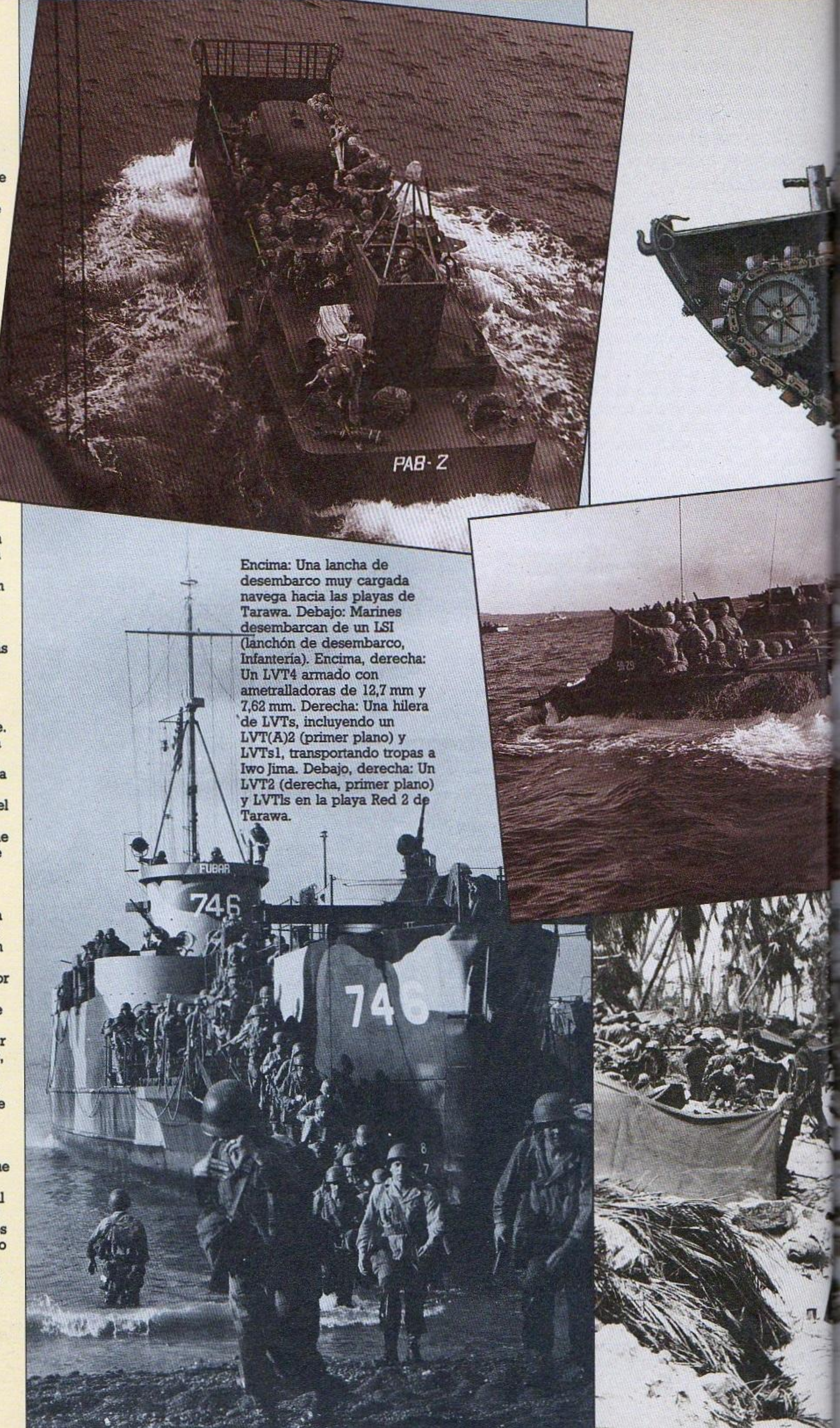


Derecha: Un recluta marine, ennegrecido su rostro con crema de camuflaje, aprende los secretos del manejo de un lanzallamas.

LANCHON DE DESEMBARCO

Aunque los anfibios con orugas tuvieron un papel crucial en la campaña del Pacífico, la concentración de hombres, máquinas y material no podría haberse realizado sin el excelente trabajo ejecutado por la humilde lancha de desembarco. El pionero de este tipo de navío de apoyo logístico fue Andrew J. Higgins, que desarrolló la embarcación «Eureka» para su uso por tramperos en las ciénagas de Louisiana a mediados de los años veinte. Para salvar las aguas poco profundas y llenas de malas hierbas, la embarcación tenía un casco poco profundo y dos hélices protegidas.

En 1934, Higgins planteó su idea al Marine Corps; los marines estaban interesados pero no tenían dinero para respaldar un proyecto a largo plazo. Aún así, Higgins siguió trabajando con ellos. Para 1939 había terminado un lanchón de desembarco más idóneo, y en una serie de pruebas durante los años siguientes superó consistentemente a cualquier navío comparable. Sólo persistía un problema potencialmente serio: cualquier tropa que usase la embarcación, tenía que desembarcar saltando por el lateral. En abril de 1941, Higgins visitó la base marine de Quantico y, después de una serie de debates, aceptó rediseñar parcialmente la embarcación con una proa de rampa. Para finales de ese año, Higgins, junto con el general de brigada Moses, responsable superior del Marine Equipment Board, tenía un diseño que satisfacía las especificaciones fijadas por los marines. Poco después, la Navy's Bureau of Ships autorizó la producción en serie de la embarcación de Higgins. En muchos aspectos, el lanchón de desembarco era menos flexible en su aplicación que los anfibios con orugas, pero sin su aportación vital en los días posteriores al asalto inicial de una isla, los marines no habrían logrado mantener la iniciativa lograda durante las fases iniciales de su violento ataque.



Encima: Una lancha de desembarco muy cargada navega hacia las playas de Tarawa. Debajo: Marines desembarcan de un LSI (lanchón de desembarco, Infantería). Encima, derecha: Un LVT4 armado con ametralladoras de 12,7 mm y 7,62 mm. Derecha: Una hilera de LVTs, incluyendo un LVT(A)2 (primer plano) y LVTs1, transportando tropas a Iwo Jima. Debajo, derecha: Un LVT2 (derecha, primer plano) y LVTs1 en la playa Red 2 de Tarawa.



caría asaltos anfibios, oficiales previsores estudiaron posibles técnicas y material adecuado. Su primer requisito era dejar a las tropas en las playas con el mínimo de bajas posibles. Para los años treinta, se realizaba trabajo pionero en embarcaciones anfibias en los EEUU.

En 1933, Donald Roebling, un fabricante jubilado, desarrolló un vehículo único para realizar rescates en los Everglades de Florida, una zona pantanosa sin carreteras, al sudeste de los EEUU. Su revolucionario diseño incluía un casco de aluminio provisto de orugas que, por accionamiento de rueda de paletas, impulsaba el vehículo anfibio a través del agua y también le permitía desplazarse por tierra. Fabricó varias versiones de este vehículo, conocido como el «Alligator» (caimán), y en 1937 atrajo la atención del Marine Corps. Un oficial, el comandante John Kaluf, fue a Florida para ver el invento de Roebling en acción y quedó lo bastante impresionado como para recomendar el Alligator al Marine Equipment Board, que autorizó pruebas adicionales. En 1939, dicho organismo encargó tres Alligator y los sometió a pruebas en la base marine de Quantico. Satisfechas por sus resultados, las autoridades marines suministraron a Roebling fondos para hacer algunas modificaciones menores, y después firmaron un contrato para producir los vehículos en serie. Así surgió el primer vehículo de desembarco sobre orugas (LVT, Landing Vehicle Tracked).

Al haber comprobado que la idea básica era fiable y correcta, el Navy Bureau of Ships comenzó a trabajar sobre un diseño propio, entregando sus anteproyectos a la Borg-Warner Corporation para su fabricación. Los cambios principales eran la adopción de una suspensión de ballesta y la instalación del motor y del tren transmisor del tanque M3. Ambas modificaciones estaban pensadas para acelerar el proceso de fabricación; el vehículo, bautizado como LVT2, comenzó a fabricarse en junio de 1942. Con una tara de 11.000 kg, el LVT2 tenía una velocidad en tierra de 32 km/h, y en agua, 12 km/h. Su radio de acción era 161 km en agua, y 241 km en tierra.

Mientras tanto, el oficial jefe del Marine Equipment Board, comandante Ernest E. Linsert, estaba trabajando en los planos de un vehículo anfibio acorazado adaptado del diseño básico del Alligator. Su idea era construir un vehículo, de unos 6 m de longitud, 3,60 m de anchura y unos 1,95 m de altura, en acero reforzado. Las torretas, hechas de aleaciones de acero, alojaban el principal armamento del anfibio. Provisto de un cañón de 37 mm y una sola ametralladora de 7,62 mm en una torreta tomada del tanque ligero M3, un cañón de 12,7 mm en cada una de

sus dos torretas laterales y dos cañones fijos de 12,7 mm disparados por el conductor manipulando botones en sus palancas de dirección, el diseño era capaz de enfrentarse incluso al búnker enemigo más tenazmente defendido. Roebling aceptó la idea del Consejo con modificaciones y el C. G. del Marine Corps aprobó la producción en serie en noviembre de 1940. Los primeros vehículos, conocidos como el Landing Vehicle, Tracked (Armoured), comenzaron a salir de las cadenas de montaje poco tiempo después.

El LVT2 fue seguido rápidamente de un diseño mejorado, el LVT3. Este modelo era un intento de resolver el principal inconveniente de los LVT1 y LVT2: el problema de tener que transportar cargas en el costado. Para compensar esta debilidad, el LVT3 tenía el motor en la parte delantera y una rampa colocada en la parte trasera, permitiendo meter un jeep y un remolque en el espacio de carga y poderlos transportar a tierra. El LVT3, provisto de dos motores Cadillac V-8 y la transmisión automática de la tanqueta M5, entró en servicio por vez primera en Okinawa en abril de 1945. El LVT4 era muy similar a sus predecesores, pero lo fabricó la Food Machinery Corporation. Utilizado por vez primera durante el asalto a Saipán en junio de 1944, se construyeron más de 8.000 unidades antes del final de la guerra.

Otros anfibios acorazados, producidos aprovechando la experiencia lograda, eran modificaciones del diseño básico LVT. El LVT(A)2 era simplemente una versión acorazada del transporte standard, y un modelo ulterior, denominado confusamente el LVT(A)1, era el A2 con un espacio de carga cubierto y la torreta de la tanqueta M3 montada detrás de la cabina del conductor. El LVT(A)4 era el LVT4 con una zona de carga techada, totalmente acorazada, y la torreta del M8 Howitzer Motor Carriage, provisto de un cañón rayado corto, montado en la parte trasera de la zona del conductor. Este navío se estrenó también durante los desembarcos en Saipán, y más tarde se modificó para llevar la torreta de la tanqueta M24, junto con su armamento principal de 75 mm.

Los LVT se utilizaron por vez primera durante el asalto a Guadalcanal en agosto de 1942. Sin embargo, su despliegue fue totalmente logístico, transportando munición y otros suministros a los hombres en las playas. Hasta los sangrientos desembarcos en Tarawa, en noviembre de 1943, no se utilizaron en el papel táctico, llevando las oleadas de asalto a sus objetivos. Su nuevo papel surgió casi por accidente: una barrera coralina que rodeaba el objetivo principal de los desembarcos, la isla de Betio, impedía a cualquier navío de calado profundo llegar a la línea de desembarco. En consecuencia, se usaron los LVT para transportar a los infantes de marina a tierra, ya que la embarcación podía despegarse de sus «navíos nodriza», cruzar la barrera coralina y navegar después sobre la laguna intermedia hasta tierra, en las playas. El éxito de los LVT en Tarawa ayudó a resolver la discusión sobre su empleo, y a cada División marine se le asignaron 300 embarcaciones anfibias.

Los LVT dieron al US Marine Corps una inestimable ventaja en sus operaciones de toma de islas

La embarcación de asalto de los infantes de marina resultó tener una vida algo limitada en acción, teniendo que enfrentarse a toda la furia del fuego de los defensores durante el acercamiento final al objetivo. Aún así, muchas de las primeras pérdidas se debieron a fallos de diseño y a mala organización, más que al fuego enemigo. Uno de los principales problemas era que las bombas de pantoque de los LVT eran impulsadas por el motor, y si éste fallaba por alguna razón, el LVT se hundiría rápidamente. Otro error era la organización de las unidades de asalto anfibias. Los navíos nodriza, utilizados para dejar a los LVT al alcance de su objetivo, se negarían frecuentemente a reparar o ayudar a embarcaciones de otros navíos, condenándolas a quedar a la deriva y finalmente irse a pique por causa de algún defecto menor.

No obstante, andando el tiempo, estos defectos nimios se eliminaron y los LVT tuvieron un papel dominante y crucial en las batallas por el control del Pacífico. Las pérdidas siguieron siendo altas, siendo fabricados más de 18.000 de los modelos LVT diferentes entre 1942 y 1945. La importancia de la embarcación de desembarco y asalto de los marines en la victoria final sobre los japoneses no puede sobreestimarse. Permitiendo a las tropas de asalto llegar a las playas relativamente ilesas y dándoles su propia potencia de fuego pesado, los LVT dieron al US Marine Corps una inestimable ventaja en sus operaciones de toma de islas.

Sin embargo, una vez en tierra, los marines tenían que acercarse mucho para luchar con el enemigo, y necesitaban armas cortas capaces de hacer frente incluso a los defensores más decididos. Muchas de sus armas eran standard, pero otras eran típicas del Marine Corps. A principios de 1942, cuando comenzaron a aumentar sus fuerzas, los marines no pudieron lograr suficientes cantidades del fusil M1 Garand de 7,62 mm standard para equipar a cada soldado. Había muchos Springfield M1903 de cerrojo disponibles, pero se consideró imprudente mezclar fusiles de cerrojo y automáticos debido a las dificultades de suministro de munición. Lo que se necesitaba era un fusil automático alternativo, y, por suerte, había ya uno disponible.

En 1936, un capitán de la Marine Reserve, Melvin M. Johnson, había desarrollado un fusil semiautomático del 7,62 mm que funcionaba sobre el principio de retroceso corto. Después de diseñar nada menos que 23 prototipos, logró un producto fiable, pero siempre que se probaba frente al Garand, quedaba en segundo lugar. Aunque rechazado por los Marines, Johnson encontró un comprador en los holandeses, que encargaron 50.000 unidades de su fusil. No obstante, los acontecimientos desbordaron a los

M3A1 SMG

Debajo, extremo derecha: Un marine, con un rifle automático Browning, se toma un respiro en el combate. Derecha: Equipado totalmente y armado con un fusil Garand, un marine se prepara para la acción.



Calibre 11,43 mm
Longitud: (culata extendida): 75,7 cm
(culata retraída): 57,9 cm
Peso (cargada): 4,52 kg
Alimentación: cargador de 30 cartuchos
Velocidad de disparo (cíclico): 450 rpm
Velocidad inicial: 280 m/seg
Alcance máximo eficaz: 200 m

holandeses antes de la mitad de vigencia del contrato. Los japoneses invadieron las Indias Orientales, y Johnson se vio con varios miles de fusiles. Fue entonces cuando los marines buscaban armas y adoptaron el fusil de Johnson.

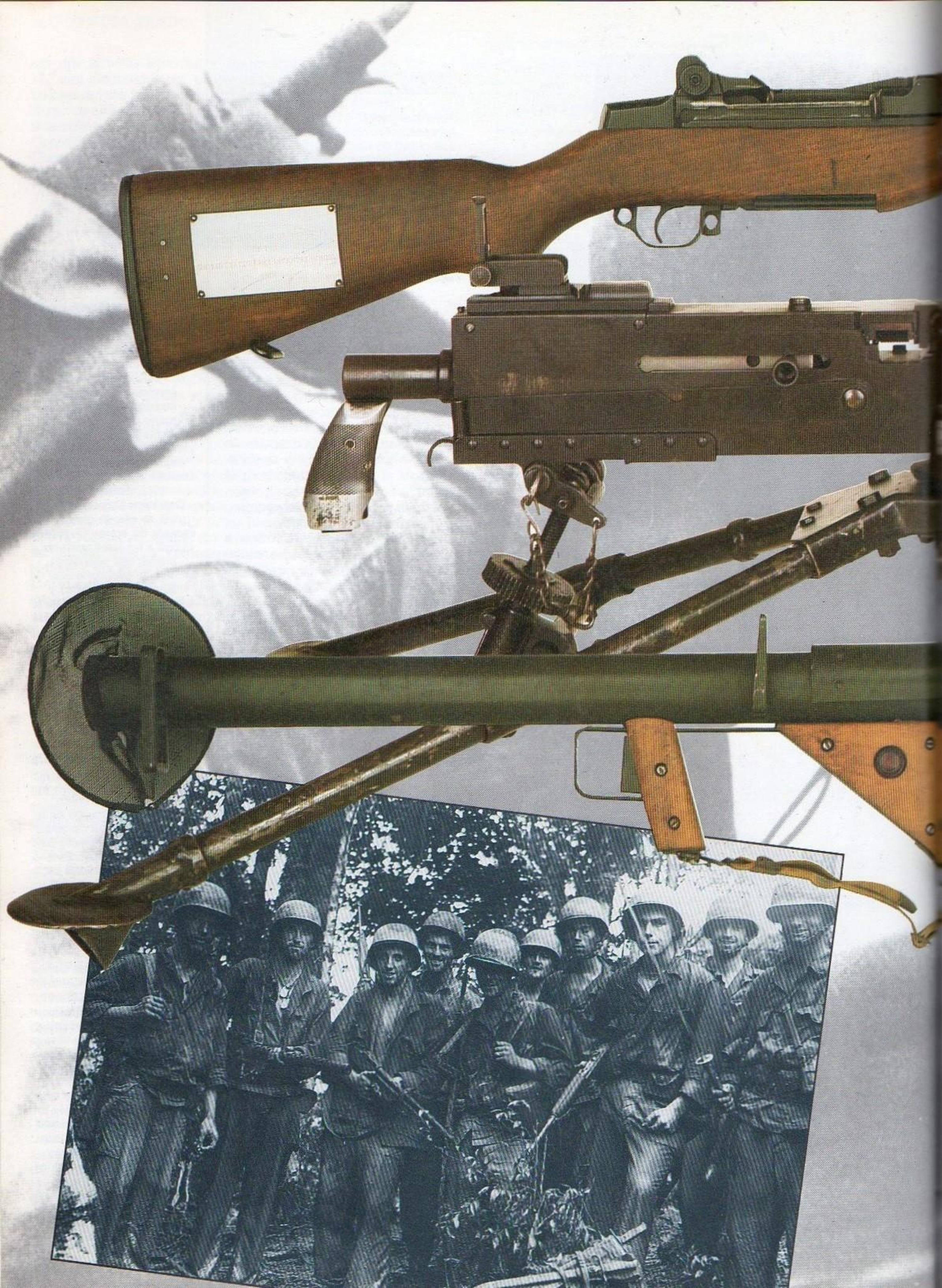
El fusil fue el único diseño de retroceso corto utilizado militarmente. El cañón, sujeto sobre cojinetes, retrocedía una fracción de una pulgada después de disparar, mientras que el cerrojo giraba y se soltaba. El retroceso devolvía el cerrojo para golpear el martillo y cargar un muelle, mientras que el cañón volvía a su posición delantera. El muelle de retorno hacía retroceder entonces el cerrojo, tomando un nuevo cartucho del cargador rotatorio. Un detalle único del fusil Johnson era que el cargador de 10 cartuchos se podía «rematar» con un clip de 5 más o con cartuchos solos en cualquier momento, durante una pausa en el disparo. Este dispositivo era una ventaja clara sobre el Garand, que sólo podía cargarse con su clip de 8 cartuchos cuando estaba vacío y no podía «rematarse».

Sin embargo, lo cierto era que el Garand era la mejor de ambas armas: el Johnson era menos robusto, y dado que el Garand se producía ya masivamente antes de aparecer el Johnson, no tenía sentido hacer cambios a mitad de camino. Los marines abandonaron el Johnson después de un año, cuando tuvieron suficientes Garand.

Para acompañar a su fusil, Johnson había diseñado también una ametralladora del 7,62 mm, la M1941, que funcionaba más o menos sobre los mismos principios, pero usaba un cargador de 20 cartuchos lateral. De nuevo, una escasez de lo que entonces estaba aprobado como fusil ametrallador en

LA ENGRASADORA

Conocida familiarmente como «la engrasadora» (the Grease Gun) por su semejanza con una engrasadora de mecánico, la metralleta M3 entró en servicio con las tropas estadounidenses en el verano de 1943 como un sustituto barato, fácilmente producido masivamente, del mucho más sofisticado y costoso arma Thompson. En 1942, cuando el US Ordnance Department se puso en pie de guerra, la escasez de armas Thompson obligó a los jefes militares a buscar una alternativa idónea. Se evaluaron más de 20 armas nacionales y extranjeras, pero finalmente se adoptó el propio M3 del Departamento el 24 de diciembre de 1942. La sencillez de fabricación era la principal ventaja del arma sobre sus rivales. el cuerpo del M3, formado por dos mitades tubulares, estaba soldado y todos los demás componentes eran estampados o de molde. En funcionamiento, «la engrasadora» utilizaba el principio de rebufo entrando la munición en la cámara desde un cargador de 30 cartuchos situado bajo el cuerpo principal. Pese a tener una velocidad de disparo cíclica de 400 cartuchos por minuto, la bocacha no «reculaba» cuando se disparaba, dando al arma un alto grado de precisión.
Inicialmente, muchas tropas de choque no tuvieron suerte con el M3, posiblemente por unos pocos problemas iniciales durante sus primeros meses en servicio y su preferencia por la carabina probada y fiable M1. No obstante, la mayoría de las críticas eran injustificadas y, después de unas pocas modificaciones menores del diseño básico, el M3 fue un elemento inestimable del inventario del Marine Corps. La Grease Gun permaneció en servicio en EEUU hasta finales de los años cincuenta.





EEUU, el fusil automático Browning, hizo a los marines recurrir al Johnson, y compraron suficientes unidades para equipar a uno o dos batallones en el Pacífico en 1942. En general, las tropas se entusiasmaron. El M1941 demostró ser fiable, pero el cargador era algo pequeño de capacidad y, al sobresalir por el lado izquierdo, golpeaba generalmente contra las piernas del hombre que llevaba el arma. Así que cuando hubo suficientes Browning, se descartó otro diseño Johnson.

Los marines habían utilizado el subfusil automático Thompson desde los años veinte; por supuesto, fueron probablemente la primera fuerza militar que adoptó ese arma, utilizándolo en Nicaragua en 1928. Pero el Thompson, aunque muy fiable, era caro, de producción lenta y con mucha demanda en los primeros días de 1942. Así que, una vez más, los marines tuvieron que recurrir a un sustituto adecuado.

El arma que seleccionaron fue el fusil ametrallador calibre 11,43 mm de Eugene Reising. Su modelo 50 era un diseño complicado de fusil ametrallador: en vez del sistema usual de accionamiento de rebufo, usaba un cerrojo cerrado y bloqueado y se disparaba con un percutor.

El Reising se utilizó por primera y última vez en combate en Guadalcanal, en 1942. Aquí, pronto se redescubrió que un diseño que funciona bien en pruebas y en servicio de cuartel, a menudo falla cuando se expone a los rigores del combate real. El defecto básico del Reising era que, aunque capaz de lanzar hasta 550 cartuchos por minuto, se acumularía suciedad y tierra en la ranura del cuerpo, impidiendo al cerrojo subir para cerrar. Una vez que esto sucedía, el percutor no se soltaría y el arma no dispararía. Y había que desmontarlo por completo para limpiar la ranura antes de hacerlo funcionar. Se dice que la mayoría de los ejemplares usados en Guadalcanal acabaron en las aguas del río Lunga, armándose sus antiguos propietarios con cualquier otra cosa que pudieron hallar. Los informes ulteriores fueron feroces, y el Resing fue retirado sin dilación. Destinado a guardias, vigilantes de seguridad y Policía en los EEUU, donde recibía limpieza y atención habituales, fue perfectamente satisfactorio y continuó usándose hasta el final de la guerra.

Otro arma que usaron los marines en Guadalcanal fue la escopeta. Los US Marines siempre han privilegiado la escopeta como arma para corta distancia, usándola con cierto resultado en Francia en 1918 y en China durante el período de entreguerras. En el Pacífico, descubrieron que era un arma ideal para detener las cargas *banzai* japonesas: una escopeta repetidora cargada con «00 Buckshot» podía eliminar a tres o cuatro enemigos de un disparo y podía lanzar media docena de cartuchos que podían deshacer el núcleo de un asalto o una emboscada en segundos. El único inconveniente era el alto consumo de munición, que condujo a almacenajes incrementados mantenidos pasado mucho tiempo en batallas ulteriores.

Dos armas fueron usadas por los marines: el Winchester modelo 97 y modelo 12. Ambas eran armas «bomba» de acción de corredera calibre 12 con cargadores tubulares de 5 cartuchos bajo el cañón. Ambas, de hecho, eran armas bomba comerciales que se habían «militarizado» añadiendo un guardamanos metálico perforado encima del cañón, y un adaptador bajo la bocacha para permitir colocar la bayoneta de fusil M1917. Esto era una formidable combinación para corta distancia, y por supuesto, la nomenclatura oficial del Ejército para el modelo 97 fue «Trench Gun Model 1917».

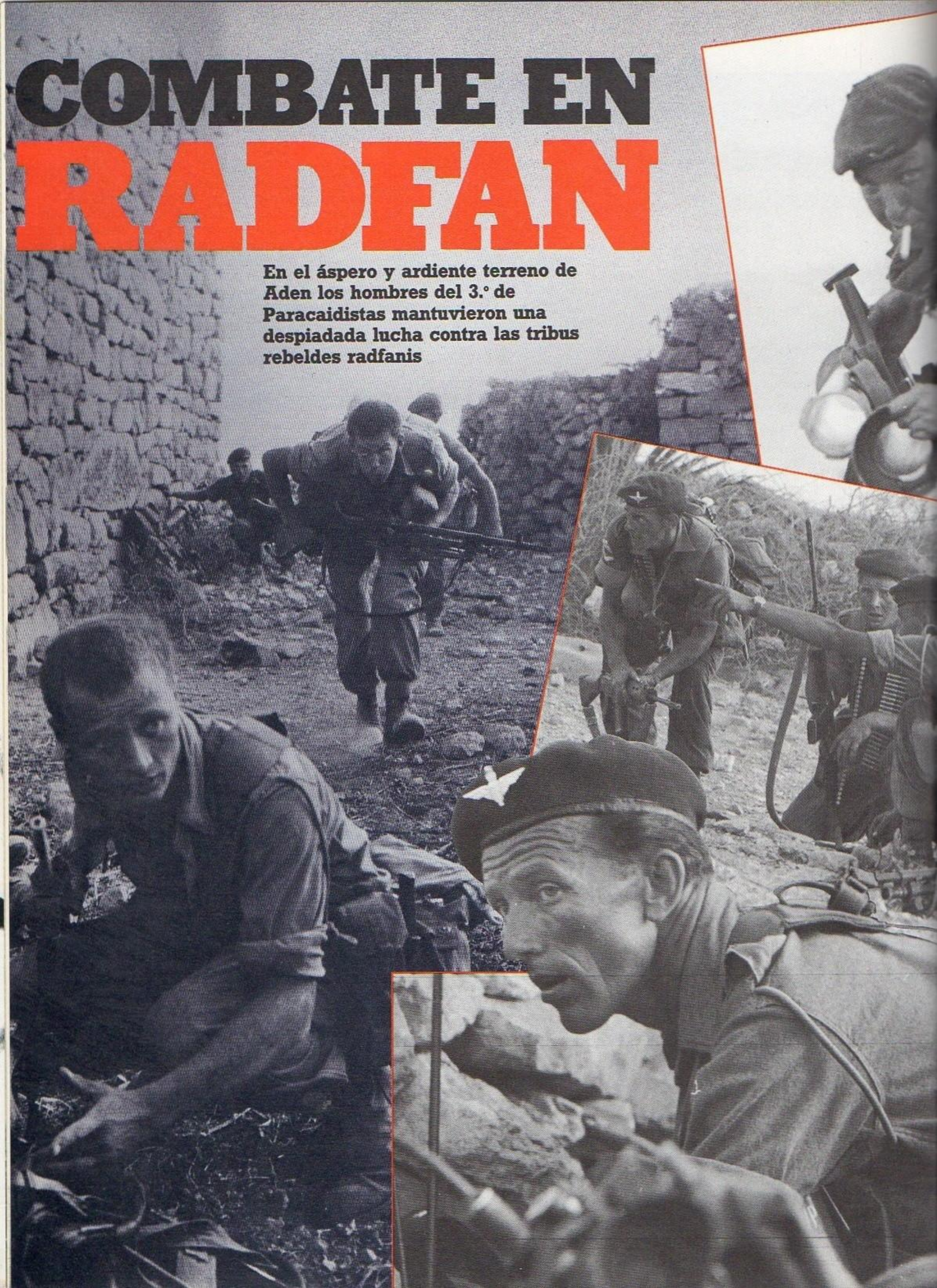
Como se indicó antes, la munición básica era el 00 Buckshot, con nueve balas de plomo. Esto daba una velocidad inicial de más de 330 m por segundo, y el tipo de disparo garantizaba tres balas en un círculo de 76 mm a 40 m de distancia. El principal inconveniente sufrido por los marines en el Pacífico era la humedad anormal en la selva, que hizo que las envolturas de cartón para los cartuchos —eran envolturas de cartuchos convencionales deportivas— se hinchasen, así que o no se podía cargar, o atascarían el cañón. Los marines habían visto esto anteriormente, en las húmedas trincheras de Francia en 1918, y conocían la respuesta: envolturas de latón. Después de algunas palabras fuertes del jefe del USMC, la gente de Intendencia realizó algunas pruebas y estableció un cartucho Remington todo de latón como standard para los marines. Fue finalmente aceptado también por el Ejército, y se convirtió en el «Shell, Shotgun, All-bras M19».

Hacia el final de la guerra en el Pacífico, el USMC estaba armado con una formidable gama de armas y equipo que se habían probado en combate contra los japoneses. Sin la inestimable ayuda de los LVT y la potencia de fuego aportada por sus armas cortas, ya fuesen standard o a medida para la tarea, los marines nunca habrían logrado victorias tan decisivas y clamorosas como Tarawa y Okinawa.

Encima, arriba: El fusil Garand M1 con carga por peine. Encima, centro: La ametralladora Browning M1919A4, capaz de disparar hasta 600 cartuchos por minuto. Encima: El lanzacohetes de 60 mm. Mejor conocido como el Bazoka, tenía un alcance máximo de 215 m y se desplegó para atacar casamatas o vehículos acorazados. Izquierda: Soldados cansados, armados con una gran diversidad de armas, incluyendo un fusil automático Browning, una carabina M1 y una ametralladora Thompson.

COMBATE EN RADFAN

En el áspero y ardiente terreno de Aden los hombres del 3.° de Paracaidistas mantuvieron una despiadada lucha contra las tribus rebeldes radfanis





A finales de abril de 1964, camiones del Ejército británico rodaban por la carretera de Dhala hacia el pueblo de Thumier, situado en las estribaciones de las montañas de Radfan, al Norte de Aden. Para finales de mes, estaba reunida la fuerza de ataque. Los hombres del 45.° Commando, Royal Marines, ya con base en Aden al mando del teniente coronel Paddy Stevens, habían establecido un campamento al Este de la carretera, y en la víspera de la operación se les sumaron los paracaidistas de la cía B, 3.er Bón del Regimiento Paracaidista (3.° Paracaidista). Cuatro pelotones de fusileros con una sección de morteros de 7,62 mm, todos bajo el mando del comandante Peter Walter, fueron llevados también en apoyo.

El plan de operaciones preparado por el general de brigada Louis Hargroves, jefe superior de la fuerza, había pedido un lanzamiento paracaidista en la noche del 30 de abril. Los paracaidistas tenían que lanzarse en un punto clave, con nombre de código Cap Badge, ocupándolo hasta que el 45.° Commando terminase un barrido hacia allí desde Wadi Boran. Por desgracia, la tropa del 22.° SAS que tenía que marcar la zona de lanzamiento en el paisaje de cantos rodados se vio envuelta en un combate por la supervivencia y tuvo que retirarse. También, la intensidad del fuego atraído por aviones británicos a baja altura en la zona demostró que los paracaidistas entrarían en combate nada más tomar tierra. Por ello se canceló el lanzamiento. En su lugar, se decidió realizar la operación enteramente mediante marcha nocturna.

En la noche del 30 de abril, los marines y los paracaidistas salieron en la oscuridad. Todos estaban muy cargados, principalmente con munición y agua. Era una de esas marchas que exigen mu-

La campaña en las montañas de Radfan estuvo marcada por mucha marcha penosa a pie bajo un sol ardiente, y resultó una dura prueba de la resistencia física de los paracaidistas. Armas de apoyo como el GPMG (debajo) y el lanzacohetes (izquierda) hubo que transportarlas en largas distancias hasta el combate, y la munición GPMG se compartía entre quienes tenían armas más ligeras (debajo, izquierda). La amenaza principal para los paracaidistas era el muy certero fuego de francotirador de los radfanis (extremo izquierda) y, como muestran todas estas fotografías, los paracaidistas pronto desarrollaron un sano respeto por la puntería de los radfanis. Abajo, izquierda: En el asfixiante calor de Radfan, la cantimplora constituyó un elemento vital del equipo.

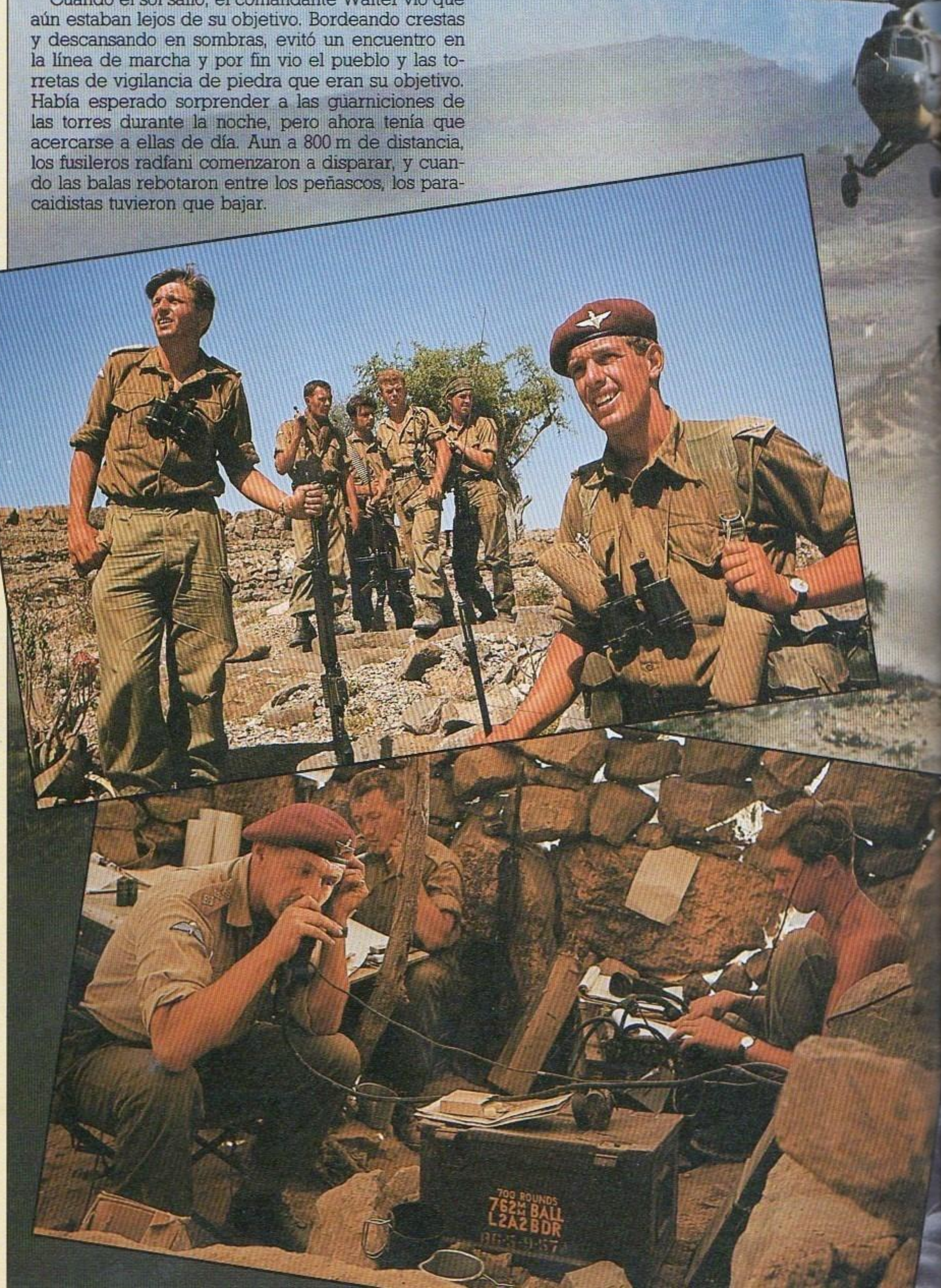
LA CAMPAÑA DE RADFAN

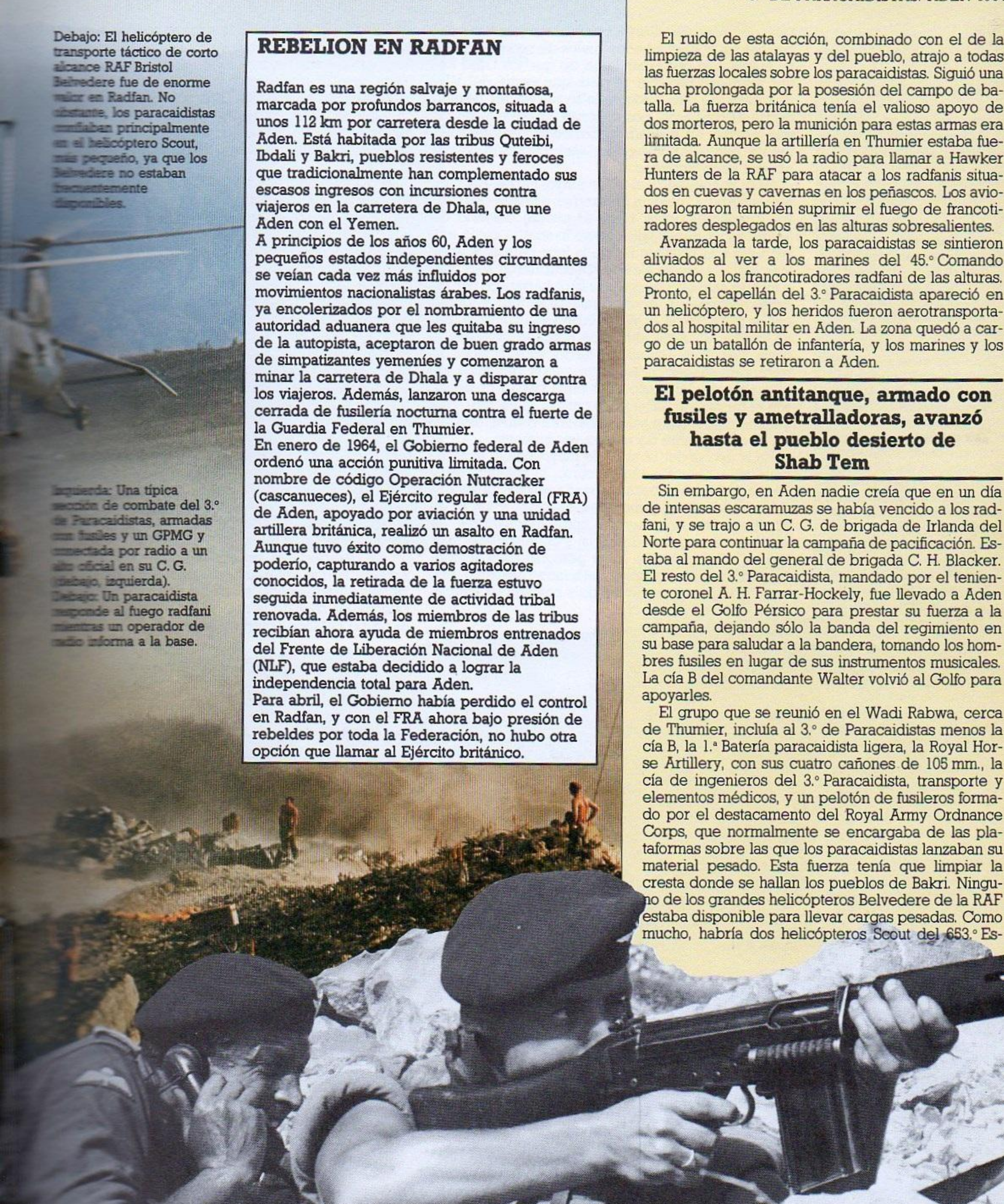
El Ejército británico, llamado por el Gobierno Federal de Aden en abril de 1964 para dominar la insurrección tribal en Radfan, iba a estar en acción en la zona hasta finales de agosto. La campaña militar se desarrolló en tres fases distintas, cada una marcada por un nuevo jefe. La primera fuerza británica, conocida como Radforce, estaba mandada por el general de brigada Hargroves e incluía al 45.° Commando Royal Marines, la cía B del 3.° de Paracaidistas, dos regimientos del Ejército regular federal, el 1.er bón de la brigada East Anglia, un grupo del SAS y unidades de apoyo. Las operaciones comenzaron el 29 de abril, tomando la Radforce el control del sector norteño de Radfan el 5 de mayo, pero era evidente que se necesitaba una fuerza mayor para hacer frente a las tribus en el macizo montañoso al Sur. El 18 de mayo, el general de brigada Blacker, que sucedía a Hargroves, mandó una fuerza mucho mayor, que incluía 7 batallones de infantería, acorazados, tanques Centurión, artillería y apoyo aéreo, contra la cresta de Bakri y en el Wadi Misrah, baluarte de la predominante tribu Quteibi. Luchando con un calor abrasador sobre terreno inhóspito, la fuerza de Blacker derrotó finalmente a los quteibis, tomando el Jebel Huriyah el 10 de junio. El 14 de junio, el general de brigada Blair se hizo cargo del mando y procedió a consolidar la victoria británica. Sus tropas eran muy solicitadas en otras partes de Aden, sin embargo, y para el 24 de agosto, la mayoría de la fuerza había sido retirada. Los miembros de las tribus radfanis nunca fueron sometidos, por ello, y continuaron hostigando a los británicos hasta su retirada final de Aden en 1967.

cho de los infantes. Para los oficiales guías existía el problema de mantener el rumbo a través del campo abrupto y accidentado. Por cada 90 m de avance, tenían que subir o bajar 270 m. Se perdieron las marcaciones en la oscuridad y hubo que recuperarlas. Si uno de los hombres muy cargados caía, había un temor constante a que se hubiese fracturado un miembro, suscitando la cuestión de si debería ser transportado, lo que supondría abandonar cargas importantes, o ser dejado atrás, quizá para ser encontrado por una banda de miembros de tribu implacables. Sabían que estaban caminando contrarreloj, y que la luz del día les expondría a disparos de todas partes.

Cuando el sol salió, el comandante Walter vio que aún estaban lejos de su objetivo. Bordeando crestas y descansando en sombras, evitó un encuentro en la línea de marcha y por fin vio el pueblo y las torretas de vigilancia de piedra que eran su objetivo. Había esperado sorprender a las guarniciones de las torres durante la noche, pero ahora tenía que acercarse a ellas de día. Aun a 800 m de distancia, los fusileros radfani comenzaron a disparar, y cuando las balas rebotaron entre los peñascos, los paracaidistas tuvieron que bajar.

A cubierto, los hombres no estaban protegidos ni acosaban su objetivo, así que el comandante Walter hizo una incursión con la mayoría del pelotón de cabeza para limpiar las posiciones circundantes a las atalayas centrales. Otros dos pelotones se desplegaron para limpiar el pueblo. Tan pronto como los grupos de cabeza avanzaron, un grupo de árabes, creyendo que eran toda la fuerza, les atacó desde detrás. El 4.° pelotón con elementos de apoyo tenía aún que acercarse y su jefe, el capitán Barry Jewkes, vio lo que estaba ocurriendo. Rápidamente tendió una emboscada y los radfani fueron eliminados.





Debajo: El helicóptero de transporte táctico de corto alcance RAF Bristol Belvedere fue de enorme valor en Radfan. No obstante, los paracaidistas confiaban principalmente en el helicóptero Scout, más pequeño, ya que los Belvedere no estaban frecuentemente disponibles.

Izquierda: Una típica sección de combate del 3.° de Paracaidistas, armadas con fusiles y un GPMG y conectada por radio a un alto oficial en su C. G. (debajo, izquierda).
Debajo: Un paracaidista responde al fuego radfani mientras un operador de radio informa a la base.

REBELION EN RADFAN

Radfan es una región salvaje y montañosa, marcada por profundos barrancos, situada a unos 112 km por carretera desde la ciudad de Aden. Está habitada por las tribus Quteibi, Ibdali y Bakri, pueblos resistentes y feroces que tradicionalmente han complementado sus escasos ingresos con incursiones contra viajeros en la carretera de Dhala, que une Aden con el Yemen.

A principios de los años 60, Aden y los pequeños estados independientes circundantes se veían cada vez más influidos por movimientos nacionalistas árabes. Los radfanis, ya encolerizados por el nombramiento de una autoridad aduanera que les quitaba su ingreso de la autopista, aceptaron de buen grado armas de simpatizantes yemeníes y comenzaron a minar la carretera de Dhala y a disparar contra los viajeros. Además, lanzaron una descarga cerrada de fusilería nocturna contra el fuerte de la Guardia Federal en Thumier.

En enero de 1964, el Gobierno federal de Aden ordenó una acción punitiva limitada. Con nombre de código Operación Nutcracker (cascanueces), el Ejército regular federal (FRA) de Aden, apoyado por aviación y una unidad artillera británica, realizó un asalto en Radfan. Aunque tuvo éxito como demostración de poderío, capturando a varios agitadores conocidos, la retirada de la fuerza estuvo seguida inmediatamente de actividad tribal renovada. Además, los miembros de las tribus recibían ahora ayuda de miembros entrenados del Frente de Liberación Nacional de Aden (NLF), que estaba decidido a lograr la independencia total para Aden.

Para abril, el Gobierno había perdido el control en Radfan, y con el FRA ahora bajo presión de rebeldes por toda la Federación, no hubo otra opción que llamar al Ejército británico.

El ruido de esta acción, combinado con el de la limpieza de las atalayas y del pueblo, atrajo a todas las fuerzas locales sobre los paracaidistas. Siguió una lucha prolongada por la posesión del campo de batalla. La fuerza británica tenía el valioso apoyo de dos morteros, pero la munición para estas armas era limitada. Aunque la artillería en Thumier estaba fuera de alcance, se usó la radio para llamar a Hawker Hunters de la RAF para atacar a los radfanis situados en cuevas y cavernas en los peñascos. Los aviones lograron también suprimir el fuego de francotiradores desplegados en las alturas sobresalientes.

Avanzada la tarde, los paracaidistas se sintieron aliviados al ver a los marines del 45.° Comando echando a los francotiradores radfani de las alturas. Pronto, el capellán del 3.° Paracaidista apareció en un helicóptero, y los heridos fueron aerotransportados al hospital militar en Aden. La zona quedó a cargo de un batallón de infantería, y los marines y los paracaidistas se retiraron a Aden.

El pelotón antitanque, armado con fusiles y ametralladoras, avanzó hasta el pueblo desierto de Shab Tem

Sin embargo, en Aden nadie creía que en un día de intensas escaramuzas se había vencido a los radfani, y se trajo a un C. G. de brigada de Irlanda del Norte para continuar la campaña de pacificación. Estaba al mando del general de brigada C. H. Blacker. El resto del 3.° Paracaidista, mandado por el teniente coronel A. H. Farrar-Hockely, fue llevado a Aden desde el Golfo Pérsico para prestar su fuerza a la campaña, dejando sólo la banda del regimiento en su base para saludar a la bandera, tomando los hombres fusiles en lugar de sus instrumentos musicales. La cía B del comandante Walter volvió al Golfo para apoyarles.

El grupo que se reunió en el Wadi Rabwa, cerca de Thumier, incluía al 3.° de Paracaidistas menos la cía B, la 1.ª Batería paracaidista ligera, la Royal Horse Artillery, con sus cuatro cañones de 105 mm., la cía de ingenieros del 3.° Paracaidista, transporte y elementos médicos, y un pelotón de fusileros formado por el destacamento del Royal Army Ordnance Corps, que normalmente se encargaba de las plataformas sobre las que los paracaidistas lanzaban su material pesado. Esta fuerza tenía que limpiar la cresta donde se hallan los pueblos de Bakri. Ninguno de los grandes helicópteros Belvedere de la RAF estaba disponible para llevar cargas pesadas. Como mucho, habría dos helicópteros Scout del 653.° Es-

ARTILLERIA PARACAIDISTA

Los cañones desplegados por la 1.ª Batería Ligera Paracaidista en apoyo del 3.° de Paracaidistas en las montañas de Radfan eran obuses de 105 mm del modelo 56, conocidos por los británicos como los L5 de 105 mm. Este cañón de campaña había sido desarrollado en nombre del Ejército italiano por OTO Melara en La Spezia, al norte de Italia, para reemplazar sus cañones británicos del 25 y sus obuses norteamericanos de 105 mm, y se comenzó a fabricar en serie en 1957. El arma fue bien acogida en todo el mundo, y el Ejército británico importó un número considerable para reemplazar sus propios cañones del 25. Finalmente, el modelo 56 de 105 mm se pudo hallar en casi todas las baterías artilleras británicas, excepto en las situadas en Alemania Occidental. Con 1.290 kg, era una pieza artillera de poco peso, un factor importante en campo abierto, donde el material tenía que manejarse a mano. Su peso lo hizo ideal para unidades aerotransportadas (un Belvedere podía transportarlo en una carga) y se distribuyó ampliamente entre unidades de montaña, que podían despiezarlo en 11 partes para transporte con animales. Dado que la especificación de peso determinaba un cañón corto, el alcance del arma, usando munición de serie M1 de 105 mm USA standard, era de sólo 10.575 m. La cola de tres partes podía plegarse, y cuando el peso era algo crucial, podía quitarse una sección, junto con el blindaje. Un atractivo del modelo 56 era su gran versatilidad. El arma podía apuntarse alto, para uso como un obús, o moverse con manivela hasta baja cota, posición antitanque, que también servía para mejorar su estabilidad cuando se disparaba.

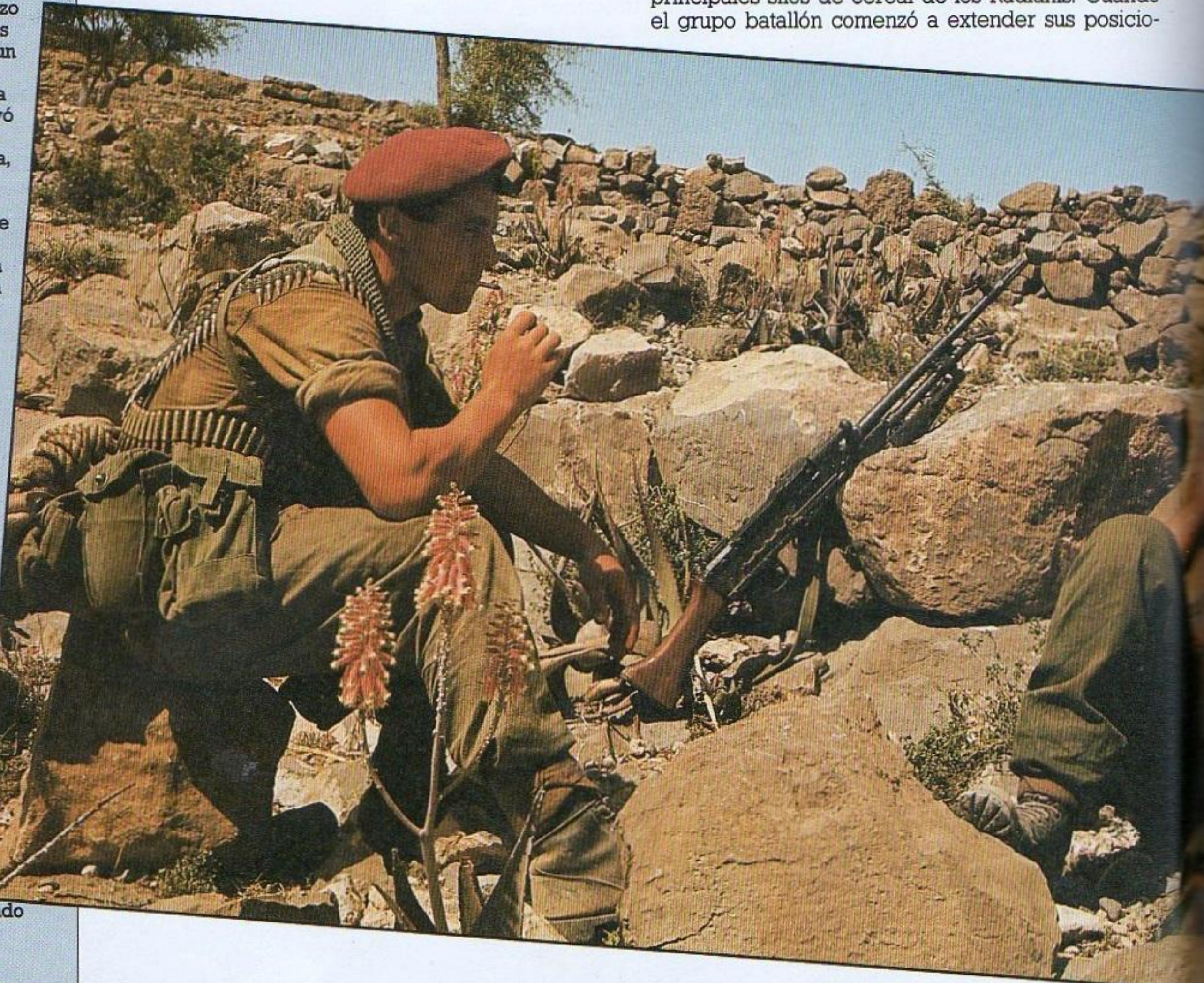
cuadrón, Army Air Corps, para transportar unas pocas cargas ligeras y hacer vuelos de reconocimiento. Había sólo una posibilidad de que los Land Rover pudiesen recorrer la pista que partía del Wadi Rabwa, de otro modo, todo tenía que ser llevado desde el comienzo. Los cañones de 105 mm tenían que quedar en el wadi, reduciendo considerablemente cualquier cobertura que pudiesen lograr ofrecer hacia adelante.

En la noche del 16 al 17 de mayo, Farrar-Hockley hizo avanzar al pelotón antitanque, armado con fusiles y ametralladoras, hasta el pueblo desierto de Shab Tem, y desde este puesto avanzado envió tres patrullas a la brillante luz de la luna para descubrir vías hasta la cresta alejada. Descubrieron sólo una, e incluso esto supuso cruzar varios barrancos con laderas escarpadas. Al día siguiente se hizo evidente que la pista desde el Wadi Rabwa era tan mala que no podían utilizarla vehículos cargados avanzando hasta Shab Tem. Por ello, el furriel y los oficiales de transporte mecánico enviaron varios vehículos vacíos a través del flanco peor en la pista y organizaron el transporte humano de cargas: munición, agua y alimentos. Si iba a haber una dura batalla, esta sería su única fuente de reaprovisionamiento.

En la noche del 17 al 18 de mayo, con el almacenaje de suministros aún en curso, la columna salió. La cía A iba en cabeza, apoyada por los pelotones de ametralladoras y morteros. La cía C y los Royal Engineers se desplegaron como porteadores de combate, llevando cada oficial y cada soldado unos 80 kg (180 libras) y un arma personal para autodefensa. Hacía mucho calor, y el avance era lento, sólo unos 800 m por hora, subiendo y bajando las inclinadas laderas. Justo antes del alba, Farrar-Hockley se detuvo en un otero dominado por dos casas vacías. Los porteadores dejaron sus cargas y volvieron a Shab Tem. Cuando el resto estableció el campamento, hubo una breve ráfaga de disparo desde un flanco, lanzando balas silbando sobre ellos. Dos de los morteros del batallón respondieron al azar sobre los destellos y, cuando salió la luna, todo quedó tranquilo.

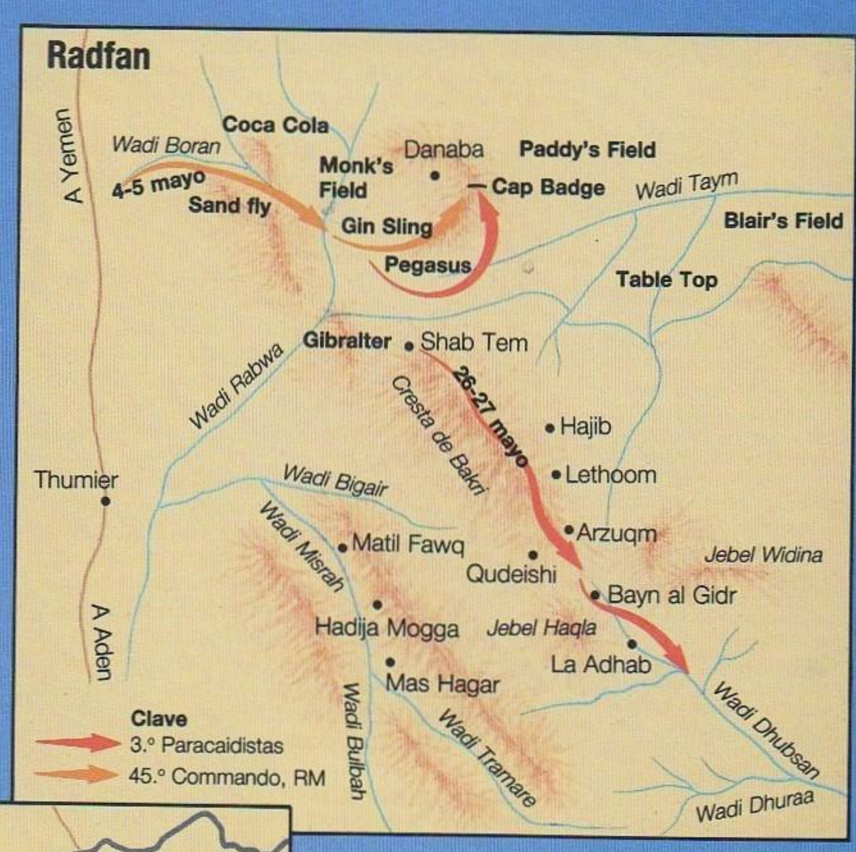
Al día siguiente, los helicópteros Scout del Army Air Corps transportaron una serie de cargas desde Shab Tem, mientras que los paracaidistas vigilaban el silencioso y aparentemente desierto paisaje desde cinco atalayas ocultas. A la caída de la noche, la cía C reaparecía para asumir la tarea de una guardia avanzada, mientras que la cía A y los ingenieros cargaban los bultos al hombro. se envió una patrulla de combate, y después la columna partió, dirigiéndose a través de los profundos barrancos, y finalmente alcanzando su objetivo en la cima de la escarpa de Hajib cuando se acercaba el alba.

Las bandas de Bakri no estaban seguras en cuanto a qué hacer después. No les gustaba actuar de noche, prefiriendo utilizar la oscuridad para reagruparse y descansar. Todos ellos tiradores de élite, preferían aprovechar la guerra de guerrillas por el día, entre las rocas y cuevas con las que estaban familiarizados, disparando como francotiradores y acercarse rodeando cuando cualquier posición británica parecía vulnerable. Ahora habían perdido mucho territorio. Además, a menos de 3 km de la posición del 3.° de Paracaidistas estaba el Wadi Dhubsan, una zona en la que anteriormente no habían penetrado fuerzas gubernamentales y en donde se hallaban los principales silos de cereal de los Radfanis. Cuando el grupo batallón comenzó a extender sus posicio-



nes, primero en el flanco y después hacia la altura que dominaba el Wadi Dhubsan, la resistencia radfani se endureció.

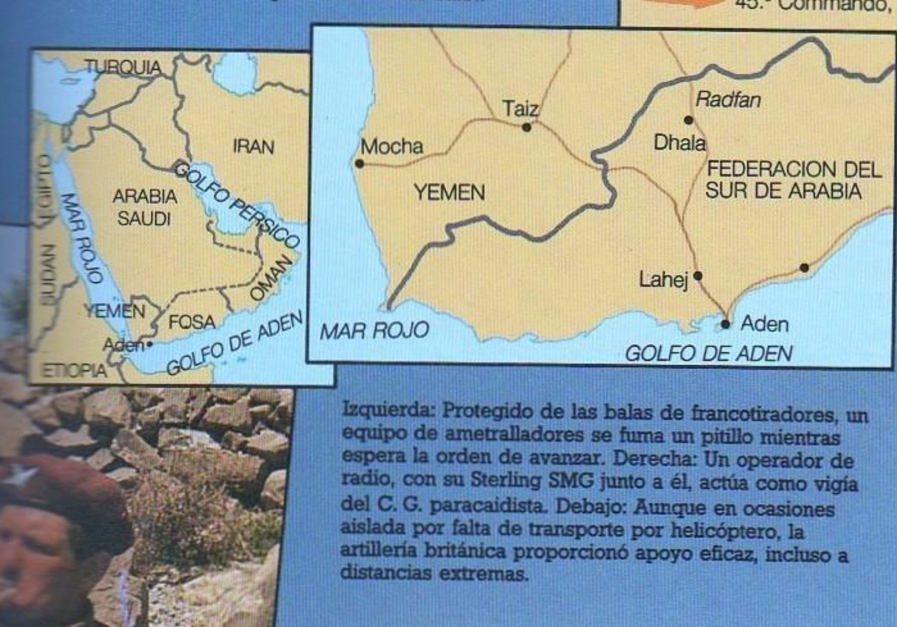
Cuando la cía A comenzó a avanzar hacia esta elevación, protegida su izquierda por el pelotón antitanque, grupos de tribeños abrieron fuego desde dos pueblos delante. La cía C se vio atraída, y la artillería británica, disparando a máximo alcance, lanzó proyectiles sobre los radfanis cuando las dos cías avanzaban. Más allá de los pueblos y un poco a un lado, había un collado de tierra, más allá del cual había torres de vigilancia de piedra. Estaban fuera del alcance de los cañones, y construídas demasiado robustamente para ser destruidas por morteros. Se llamó a los RAF Hunters, y atacaron las estructuras con



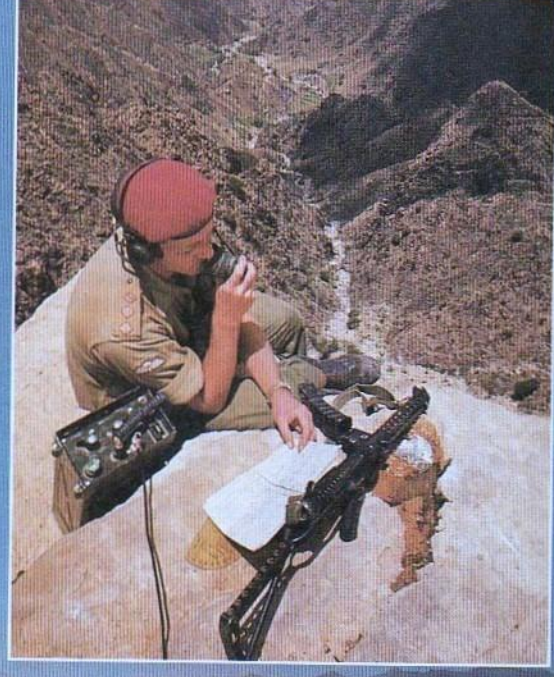
Placa de Cap y cresta de Bakri

3.º de Paracaidistas, mayo de 1964

Las montañas de Radfan, al norte de la Federación del Sur de Arabia, fueron el escenario de una rebelión apoyada por Yemen a principios de los años 60. En enero de 1964, se lanzó una operación conjunta Gobierno Federal/Ejército Británico en Radfan para restablecer el orden, y a finales del mes de abril siguiente, una fuerza de infantes de marina y paracaidistas avanzó por Radfan y comenzó las operaciones en la zona de la cresta de Bakri. El 5 de mayo, se tomó la placa de Cap, y el 26 de mayo, el 3.º de Paracaidistas comenzó su barrido a lo largo de la cresta de Bakri.



Izquierda: Protegido de las balas de francotiradores, un equipo de ametralladores se fuma un pitillo mientras espera la orden de avanzar. Derecha: Un operador de radio, con su Sterling SMG junto a él, actúa como vigía del C. G. paracaidista. Debajo: Aunque en ocasiones aislada por falta de transporte por helicóptero, la artillería británica proporcionó apoyo eficaz, incluso a distancias extremas.





«FARRAR THE PARA»

Anthony Farrar-Hockley, cuyo largo servicio con el regimiento paracaidista le ganó el afectuoso apodo de «Farrar the Para», se alistó en el Ejército británico sin tener la edad reglamentaria, procedente de la Exeter School, ascendió a sargento con 17 años de edad en el regimiento de Gloucester, y a los 18 fue destinado a un batallón paracaidista. Estuvo en servicio activo en el Mediterráneo durante la II Guerra Mundial, y participó en dos operaciones paracaidistas. Ascendió a comandante mandando una cía a los 20 años, cuando recibió la Military Cross y fue mencionado en partes y comunicados. Volvió a su regimiento de origen, los Glosters, como oficial regular después de la guerra, sirviendo con el 1.er Batallón como ayudante en Corea, donde recibió la Distinguished Service Order después de la batalla del río Imjin. En 1956 volvió a las fuerzas aerotransportadas, con quienes sirvió en Chipre, Port Said y Jordania, y más tarde mandó el 3.er batallón del Regimiento Paracaidista en Radfan, donde recibió una barra para su DSO. Sirvió en Borneo, mandó una brigada paracaidista en Irlanda del Norte y una División acorazada en Alemania, y fue el director de desarrollo de combate del Ejército británico. Fue el primer receptor de una beca en Defensa, otorgada por el Exeter College, Oxford. En 1979 se convirtió en comandante en jefe de las Fuerzas aliadas del Norte de Europa. El general Farrar-Hockley se jubiló en 1983 y actualmente es historiador y consultor en Defensa. Además ha escrito varios libros sobre asuntos militares.



bombas y cañones Aden de 30 mm. Las atalayas se derrumbaron en silencio; cuando los paracaidistas las inspeccionaron más tarde, encontraron una mancha de sangre de 3,60 m en una habitación.

La fuerza británica se encaminó entonces al Wadi Dhubsan. Este área, hasta entonces una base segura para operaciones radfani, iba a ser tomada como una demostración de fuerza, y había que destruir los silos de cereal allí situados. El general de brigada Blacker dijo al teniente coronel Farrar-Hockley: «La finalidad no es masacrar a los lugareños, sino hacerles ver que vendremos cuando quiera que lo necesitemos si ellos se comportan mal». Tal como resultó después, el asalto final se vio retrasado por tempestades de lluvia. Los depósitos restantes en el Wadi Rabwa fueron trasladados a un nuevo emplazamiento en la escarpa de Hajib, y los ingenieros trabajaron a marchas forzadas para situar los cañones de la 1.ª Batería ligera paracaidista.

Había dos pistas en el Wadi Dhubsan, una buena y otra mala, que serpenteaban 960 m por la montaña abajo hasta el valle. Comprendiendo que habría emboscadas en ambas pistas, Farrar-Hockley decidió hacer una bajada directa desde las alturas. Explorando, descubrió una vía que bajaba por una superficie rocosa de 9 m, a lo largo de un lecho de arroyo de cantos rodados, y terminaba directamente en la zona trasera del pueblo de Bayn Al Gidr. En la noche del 25 de mayo, mientras la cía C estaba de guardia en el Jebel Haqla, a la derecha, la columna principal usó sogas para bajar por la cara rocosa en la oscuridad, al pueblo. Los centinelas situados por los lugareños alrededor del pueblo despertaron rápidamente a la guarnición y rápidamente huyó ésta. Para las 6.00 h, el wadi superior había sido limpiado sin disparar un tiro.

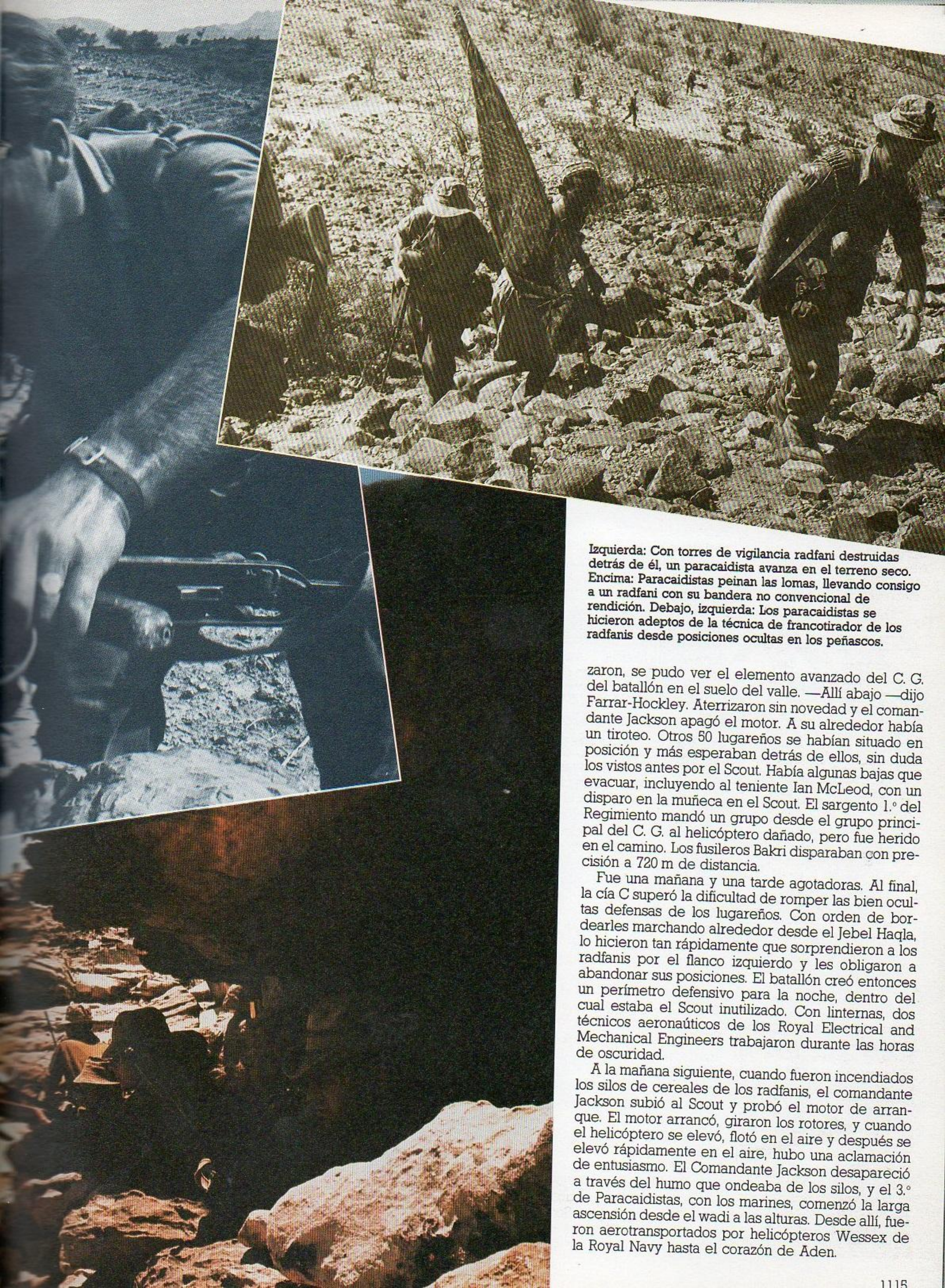
Los riscos de cada lado estaban llenos de miembros de la tribu con turbante, que disparaban sus fusiles

La X cía del 45.° Comando, con Farrar-Hockley al frente para esta operación, había avanzado ahora por el lado derecho del wadi abajo, mientras que la cía A del 3.° de Paracaidistas avanzaba a lo largo de las alturas, a la izquierda. Muy rápidamente, pequeños grupos de lugareños fueron vistos lanzándose apresuradamente a las posiciones delanteras. Procedían de una posición de emboscada en el mejor de los dos accesos en las vertientes superiores. Se abrió fuego por ambas partes, resonando los disparos a lo largo de los lados del wadi.

Despegando, el Scout de Farrar-Hockley voló hacia la referencia de mapa que recibió por radio. El comandante Jackson, el piloto, buscó la protección de los riscos cuando rozaron el Wadi Dhubsan, sobre el C. G. del batallón y los elementos de apoyo en el suelo del valle. Cruzaron una zona desierta y, de repente, al acercarse al punto de referencia del mapa, la tierra y los riscos en cada lado estaban llenos de miembros de la tribu con turbante, que sacudían sus puños y disparaban sus fusiles. El ruido del motor ocultó el sonido de sus disparos, pero entonces los hombres del Scout oyeron un sonido como la apertura de latas de cerveza. El combustible comenzó a extenderse sobre el parabrisas delantero.

—«¿Puedes mantenerte volando? —preguntó Farrar-Hockley. Este es el último lugar para aterrizar.

—Tengo potencia —dijo el comandante Jackson. Fríamente, dirigió el Scout hacia la cabecera del wadi, pero entonces el motor o los rotores comenzaron a hacer un ruido estruendoso. Cuando avan-



Izquierda: Con torres de vigilancia radfani destruidas detrás de él, un paracaidista avanza en el terreno seco. Encima: Paracaidistas peinan las lomas, llevando consigo a un radfani con su bandera no convencional de rendición. Debajo, izquierda: Los paracaidistas se hicieron adeptos de la técnica de francotirador de los radfanis desde posiciones ocultas en los peñascos.

zaron, se pudo ver el elemento avanzado del C. G. del batallón en el suelo del valle. —Allí abajo —dijo Farrar-Hockley. Aterrizaron sin novedad y el comandante Jackson apagó el motor. A su alrededor había un tiroteo. Otros 50 lugareños se habían situado en posición y más esperaban detrás de ellos, sin duda los vistos antes por el Scout. Había algunas bajas que evacuar, incluyendo al teniente Ian McLeod, con un disparo en la muñeca en el Scout. El sargento 1.° del Regimiento mandó un grupo desde el grupo principal del C. G. al helicóptero dañado, pero fue herido en el camino. Los fusileros Bakri disparaban con precisión a 720 m de distancia.

Fue una mañana y una tarde agotadoras. Al final, la cía C superó la dificultad de romper las bien ocultas defensas de los lugareños. Con orden de bordearles marchando alrededor desde el Jebel Haqla, lo hicieron tan rápidamente que sorprendieron a los radfanis por el flanco izquierdo y les obligaron a abandonar sus posiciones. El batallón creó entonces un perímetro defensivo para la noche, dentro del cual estaba el Scout inutilizado. Con linternas, dos técnicos aeronaúticos de los Royal Electrical and Mechanical Engineers trabajaron durante las horas de oscuridad.

A la mañana siguiente, cuando fueron incendiados los silos de cereales de los radfanis, el comandante Jackson subió al Scout y probó el motor de arranque. El motor arrancó, giraron los rotores, y cuando el helicóptero se elevó, flotó en el aire y después se elevó rápidamente en el aire, hubo una aclamación de entusiasmo. El Comandante Jackson desapareció a través del humo que ondeaba de los silos, y el 3.° de Paracaidistas, con los marines, comenzó la larga ascensión desde el wadi a las alturas. Desde allí, fueron aerotransportados por helicópteros Wessex de la Royal Navy hasta el corazón de Aden.



LUCHANDO POR SOBREVIVIR

Cuando los alemanes iniciaron la Operación Barbarroja en junio de 1941, la F. A. soviética, aunque con una fuerza de vanguardia de más de 10.500 aparatos, estaba mal preparada para hacer frente a la brutal embestida de los 2.770 aparatos presentados por la Luftwaffe. Menos de la mitad de la fuerza de combate occidental estaba formada por modelos modernos; el resto estaba claramente superado. Lo más duro de los ataques de la Luftwaffe fue sufrido por unidades de los distritos especiales occidentales y de Leningrado, Báltico, Kiev y Odessa. Cada una tenía entre 600 y 1.400 aparatos de todos los tipos. Para el 23 de junio, sus jefes reconocían la pérdida de unos 1.200 aparatos. El Distrito militar especial occidental, con su C. G. en Minsk, recibió el mayor daño. Una de sus unidades, la 9.ª Div mixta, perdió 63 de sus 409 aparatos. Después de tres meses de dura lucha, Hitler ordenó a la Wehrmacht tomar Moscú. Más de 1.200 aparatos de la Luftwaffe se trasladaron a la zona para apoyar la operación, con nombre de código «Tifón». Aprovechando al máximo sus medios para enfrentarse a esta amenaza, los soviéticos lograron situar menos de 400 aparatos. Pese a los éxitos iniciales, «Tifón» se vio detenida, paralizadas las fuerzas alemanas por el invierno ruso. Notablemente, el Ejército Rojo pasó al contraataque el 5 de diciembre, apoyado por unos 350 aparatos. Pese al pésimo tiempo atmosférico, los pilotos hicieron más de 50.000 salidas en defensa de Moscú, recibiendo condecoraciones 1.254 hombres. La pérdida de 1,400 aparatos de la Luftwaffe marcó un cambio decisivo en la guerra aérea.

Encima: La insignia de aviador del Ejército soviético.

CAMINO DE LA VICTORIA

Trabados en una mortal guerra aérea con la Luftwaffe, los pilotos del 16.° Regimiento de Caza soviético cumplieron con su palabra de luchar hasta el fin

El 22 de junio de 1941, las Fuerzas armadas alemanas desencadenaron una devastadora Blitzkrieg contra Rusia. Durante la fase inicial de la operación, con nombre clave «Barbarroja», oleada tras oleada de los bombarderos, bombarderos en picado y cazas de la Luftwaffe pulverizaron objetivos a lo largo de un frente que iba desde el Báltico al Mar Negro. Atrapada sin preparación, la *Voenno-vozdushnye Sily* (F. A. soviética) sufrió terribles pérdidas.

En la tarde del primer día de combate, la Luftwaffe señalaba 1.811 aparatos enemigos destruidos, y con la pérdida de sólo 35 de los suyos. Además, aunque el mayor número de estos aparatos habían sido destruidos en tierra, cuando los pilotos de caza soviéticos presentaron batalla en el aire, sus aparatos obsoletos y las malas tácticas fueron inútiles ante las fuerzas de caza endurecidas en combate de la Luftwaffe.

Aun así, esta visión de las capacidades de combate del piloto de caza soviético no tenía en cuenta las muy reales desventajas del mal material, la preparación inadecuada, y una estructura de mando paralizada por el miedo y la sospecha a raíz de las purgas de Stalin. Bajo tales condiciones, fue notable que en los oscuros días de 1941-42 hubiese pilotos de caza soviéticos y un selecto número de regimientos de caza que se distinguirán en acción.

Una unidad que estaba muy considerada era el 55.° Regimiento de Caza, mandado por el teniente coronel N. V. Isayev. El que más tarde iba a ganar mayor fama como 16.° Regimiento de Caza, utilizaba interceptores MiG-3 en el distrito militar de Odessa al inicio de la guerra, y era, según indica la historia oficial de la Fuerza Aérea Soviética en la Gran Guerra Patriótica, «correctamente considerado como

uno de los mejores regimientos de aviación». No obstante, el MiG-3 aunque con un diseño mucho más moderno que los Polikarpov I-153 e I-16 que equipaban a la mayoría de las unidades de caza soviéticas, no era un aparato particularmente logrado. Era difícil de pilotar, estaba mal armado y, debido a que se había pensado para la tarea de intercepción de bombarderos a elevada altitud, no actuaba bien a los niveles bajo y medio, donde se producían la mayoría de los combates aéreos.

Por ello, el 55.° Regimiento de Caza tuvo que recurrir a la valentía y tenacidad de sus pilotos en combate, más que a cualesquiera ventajas logradas por las cualidades de sus aparatos. Tres de los pilotos de la unidad se distinguieron particularmente en los primeros combates aéreos. La alta calidad del liderazgo mostrada por Isayev fue recompensada con la condecoración de héroe de la Unión Soviética, la mayor condecoración militar rusa, y uno de sus jefes de escuadrón, el capitán Anatoly Sokolov, era un veterano piloto de los combates aéreos sobre Manchuria con la



Foto principal: Cazas soviéticos despegan desde un rudimentario aeródromo de hierba para combatir con la Luftwaffe. En el sentido de las agujas del reloj, desde arriba: Héroes de la Unión Soviética. Kankeshev Ahmet Haptal, con seis victorias en nueve días; Alexander Pokryshkin, ganador de la condecoración en tres ocasiones; N. V. Ysayev, jefe del 55.° Regimiento de caza; y Grigory Rechkalov, ex minero, que logró 22 victorias.



Abajo: el Airacobra de Pokryshkin con sus victorias marcadas en el fuselaje. Centro: ¡Cuñas fuera! —un caza soviético inicia una salida. Abajo derecha: Armeros comprueban tiras de balas de ametralladora y bombas antes de una misión.

AIRACOBRA DE BELL

En 1935, después de ver una impresionante exhibición del cañón de 37 mm T9 de la American Armament Corporation, altos directivos de la sociedad aeronaútica Bell pidieron a sus diseñadores realizar los anteproyectos de un caza que pudiese transportar el cañón, disparar a través de la hélice, y con dos ametralladoras de 12,7 mm sincronizadas para disparar a través de las paletas. La decisión de alojar el T9 en el fuselaje delantero obligó a los diseñadores a situar el motor del aparato detrás de la cabina, y los consiguientes problemas de equilibrio hicieron que hubiese que colocar un tren de aterrizaje tipo triciclo en la parte delantera del aparato. Con el visto bueno del US Army Air Corps, Bell produjo una serie de prototipos con éxito y la fabricación a gran escala comenzó en agosto de 1939, suministrándose la primera hornada de cazas en gran número a principios de 1941. Aunque se produjeron más de una docena de versiones del Airacobra, el diseño básico permaneció notablemente sin modificar. El P-39M, típico de la serie, tenía una velocidad máxima de 621 km/h y una autonomía de más de 1.000 km. El armamento incluía el cañón T9, dos ametralladoras de 12,7 mm en el fuselaje delantero y cuatro ametralladoras de 7,62 mm montadas en las alas. P-39N y el P-39Q, se suministraron a los rusos.

F. A. del ejército japonés en 1931. Sokolov fue recordado por el teniente primero Alexander Ivanovich Pokryshkin, el miembro más prometedor de su escuadrón, como «un magnífico piloto» y «un tranquilo e imperturbable camarada tanto en tierra, como, lo que es más importante, en el aire.»

Los regimientos de caza soviéticos tenían, cada uno, unos 40 aparatos durante los primeros meses de la guerra, aunque la experiencia pronto demostró que esto era más bien demasiado incómodo para ser totalmente eficaz, y su fuerza se redujo más tarde a 30 cazas. El *polk* (regimiento) estaba compuesto por tres *eskadrilya* (escuadrones), que se subdividían en *zvena* (escuadrillas) de tres o, más tarde, cuatro aparatos. Los efectivos de un regimiento eran unos 200 oficiales y soldados —34 de los cuales eran pilotos, 130 mecánicos, y el resto, administrativos y tropas de apoyo.

El primer combate de Pokryshkin el 22 de junio de 1941 ofreció una irónica ilustración de la carencia de preparación del Alto Mando soviético para la guerra. Al enfrentarse con una formación de bombarderos ligeros desconocidos sobre Moldavia, Pokryshkin picó para atacar. Su primera ráfaga fue precisa, pero al escapar vio consternado que su víctima estaba marcada con estrellas rojas. De hecho, había atacado una formación de Sukhoi Su-2 soviéticos, con base en Kotovsk, cerca de su propio aeródromo en Mayaki. Como comentó más tarde con amargura, «cualquier campesina camino del mercado podía haberles visto allí», pero la existencia de los Su-2 se había mantenido en secreto para los pilotos del 55.°.

No obstante, al día siguiente no hubo error. Cerca del aeródromo alemán en Jassy, Pokryshkin sorprendió una formación de Messerschmitt Bf 109 y logró derribar uno antes de verse atacado desde atrás. «Hubo una ráfaga de trazadoras y después mi avión se estremeció, su ala de babor había sido perforada por balas. Piqué a cero pies y fui pegando brincos todo el camino hasta casa.» El 20 de julio, Pokryshkin tuvo menos suerte: el MiG-3 fue alcanzado por fuego antiaéreo durante una misión de reconocimiento sobre la zona de Beltsy y tuvo que aterrizar tras las líneas enemigas. Sumándose a tropas soviéticas aisladas por el avance alemán, se abrió camino hasta territorio soviético y logró reincorporarse a su regimiento una semana después.

El 7 de marzo de 1942, el récord de combates del 55.° Regimiento de Caza fue recompensado con la condecoración del valorado título «Guardias» y la unidad se convirtió en el 55.° Regimiento de Guardias de Caza. Este título se había creado por vez primera en la F. A. soviética durante diciembre de 1941, para coincidir con la contraofensiva del Ejército Rojo en la zona de Moscú. En una complicada ceremonia, la unidad rebautizada se presentó con nuevos colores y todos los miembros prestaron el siguiente juramento:

«En los años terribles de la Gran Guerra Patriótica, prometo a mi país y a mi Partido luchar hasta la última gota de sangre y hasta mi último aliento, y vencer. Tal es el credo de los Guardias. Hacia la victoria! Gloria al Partido de Lenin!»

Las unidades de aviación de los Guardias eran una verdadera élite; el uniforme de cada miembro se distinguía con una insignia especial y este emblema estaba pintado a menudo en sus aparatos. Tenían también prioridad en el suministro de aparatos de recambio y en reequiparse con nuevos modelos cuando estaban ya disponibles. Aun así, estas distinciones no fueron otorgadas a la ligera, pues se es-

peraba que los regimientos fuesen la punta de lanza de las operaciones aéreas soviéticas y un ejemplo para otras unidades por su valentía y destreza táctica en combatir contra la Luftwaffe.

Después de participar en las batallas aéreas defensivas sobre el Cáucaso en 1942, la primera oportunidad de acción ofensiva para el 16.° Regimiento de Guardias de Caza surgió en la primavera de 1943, durante los feroces combates por la superioridad aérea en la cabeza de puente alemana en Crimea, y daría a los soviéticos bases al alcance de los yacimientos petrolíferos rumanos. Por entonces, el insatisfactorio MiG-3 de la unidad se había reemplazado por P-39 Airacobras de Bell. Estos aparatos americanos se habían suministrado bajo el programa de préstamo y arriendo, y fueron trasladados desde Irán al frente del Cáucaso por sus pilotos soviéticos. Apodado *britchik* (chaval), el P-39 fue popular en el servicio soviético y los pilotos valoraron particularmente su cañón de 37 mm montado en el morro. No obstante, el caza tenía sus defectos, siendo especialmente difícil la recuperación desde una barrena.

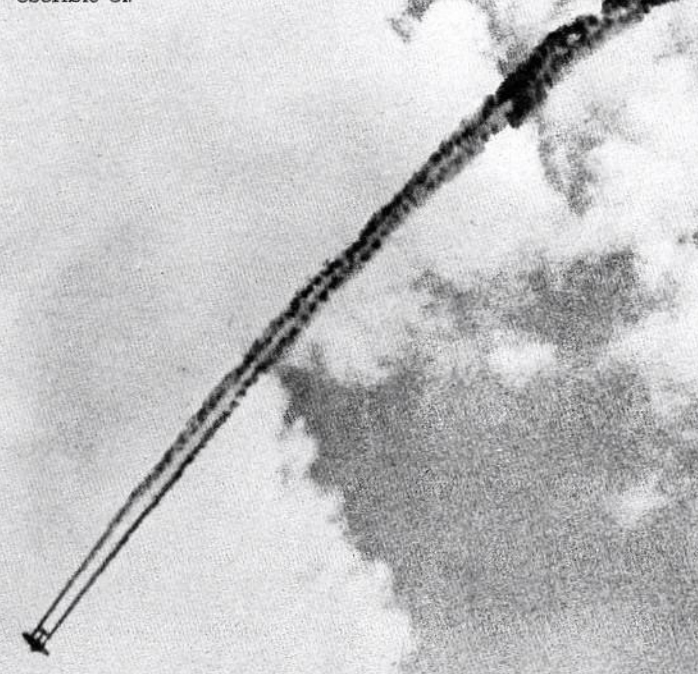
HEROE DE LA UNION SOVIETICA

El piloto Alexander I. Pokryshkin (debajo), destinado a convertirse en el más destacado táctico de caza y su segundo as, nació en 1913 en Novosibirsk, Siberia, y trabajó como bracero y obrero de fábrica antes de ser llamado al servicio militar en 1932. Inicialmente, Pokryshkin se formó como mecánico de aviación, pero en 1931 comenzó a aprender las técnicas de un piloto de caza. No obstante, no era ajeno a este ambiente, pues en los años anteriores a la guerra, Pokryshkin, como muchos otros futuros ases de la Unión Soviética, era miembro de la Sociedad de Defensa Voluntaria, un organismo paramilitar que enseñaba técnicas de vuelo y mantenimiento aeronaútico. Después de graduarse como piloto de caza, fue destinado al 55.° Regimiento de Caza, y volaba con su unidad cuando los alemanes lanzaron la Operación Barbarroja el 22 de junio de 1941. Pokryshkin voló con el Regimiento hasta 1944, alcanzando la graduación de jefe de escuadrón en la época del combate en torno a Kuban a principios de 1943. Piloto con mucho servicio activo, Pokryshkin desarrolló las avanzadas tácticas de combate que ayudaron a la F. A. soviética a lograr la superioridad sobre la Lufwaffe en los años finales de la guerra. Para el verano de 1943, fue designado jefe del Regimiento, anotándose más victorias. No obstante, Pokryshkin estaba destinado a mayores responsabilidades, y al año siguiente fue nombrado jefe de la 9.ª División de Cazas.



Cuanco comenzó el combate sobre Kuban, el 16.° Regimiento de Guardias de Caza estaba al mando del teniente coronel I. M. Dzusov y Pokryshkin era uno de sus jefes de escuadrón. Este último era por entonces, según la historia oficial soviética, «un experto y maduro jefe y un notable piloto de caza, que había realizado más de 350 salidas y derribado unos 20 aparatos enemigos.»

La influencia de Pokryshkin sobre las tácticas de caza soviéticas iba a ser trascendental, pues, como escribió él:



Encima: Con sus alas perforadas por balas de ametralladora, un caza alemán deja un rastro de humo cuando se encamina a la destrucción. Con la creciente confianza en sus propias destrezas mortíferas, los pilotos abrumados de la Fuerza Aérea soviética fueron gradualmente capaces de arrebatar el control de los cielos a la Luftwaffe. Las pérdidas por ambas partes fueron muy grandes, pero los rusos, con la ayuda de sus aliados británico y estadounidense, lograron suministrar a sus unidades de primera línea recambios muy necesitados.

«El espíritu ofensivo era ahora la idea fundamental para nuestra actividad. Fue sobre Kuban donde los pilotos de nuestro regimiento dieron con la fórmula para el combate aéreo agresivo. Tenía cuatro elementos: altitud, velocidad, maniobra y fuego.»

Hasta entonces, los pilotos de caza soviéticos habían tendido a combatir sólo en el plano horizontal, volando en inflexibles formaciones de tres aparatos y en círculos defensivos tan pronto como eran atacados. Su confianza y complacencia nuevas para tomar la iniciativa se vio en la adopción del elemento de dos aparatos de jefe y segundo de la Luftwaffe, conocido en Rusia como el *para*. Esto permitía tácticas de combate más fluidas, con maniobra tanto en el plano horizontal como en el vertical. La superior altitud y velocidad, resaltó Pokryshkin, dio a los pilotos soviéticos la iniciativa y libertad de maniobra. Una vez que se había logrado una posición ventaja tras un aparato enemigo, el piloto de caza se acercaría a una distancia mínima para que su fuego tuviese el máximo efecto.

Los combates de Kuban fueron una dura prueba de resistencia individual, ya que los pilotos de caza soviéticos volaban desde el alba hasta la noche, a veces realizando hasta siete salidas en un día. Los combates aéreos masivos, con hasta 100 aparatos, eran normales, y el piloto Grigory Golubev, del 16.° Regimiento de Guardias de Caza, que a menudo voló como segundo de Pokryshkin, ha descrito la confusión de tales combates, «el destello de las trazadoras, el tableteo del fuego de ametralladora, las explosiones del fuego antiaéreo y el feroz entremezclarse de aparatos a diferentes altitudes». Aún así, cuando ello era posible, los pilotos de caza soviéticos eran controlados por el jefe de división o regimiento aéreos desde su puesto de control en tierra. Por ejemplo, el 29 de abril, el general A. B. Borman, jefe de la 216.ª División de Caza, dirigió a los P-39 de Pokryshkin para interceptar una formación de 12 cazas de la Luftwaffe sobre el campo de batalla. Las instrucciones de Borman permitieron a los pilotos soviéticos sorprender a la formación enemiga y ocho de los aparatos alemanes fueron declarados como destruidos. Pokryshkin mismo recuerda:

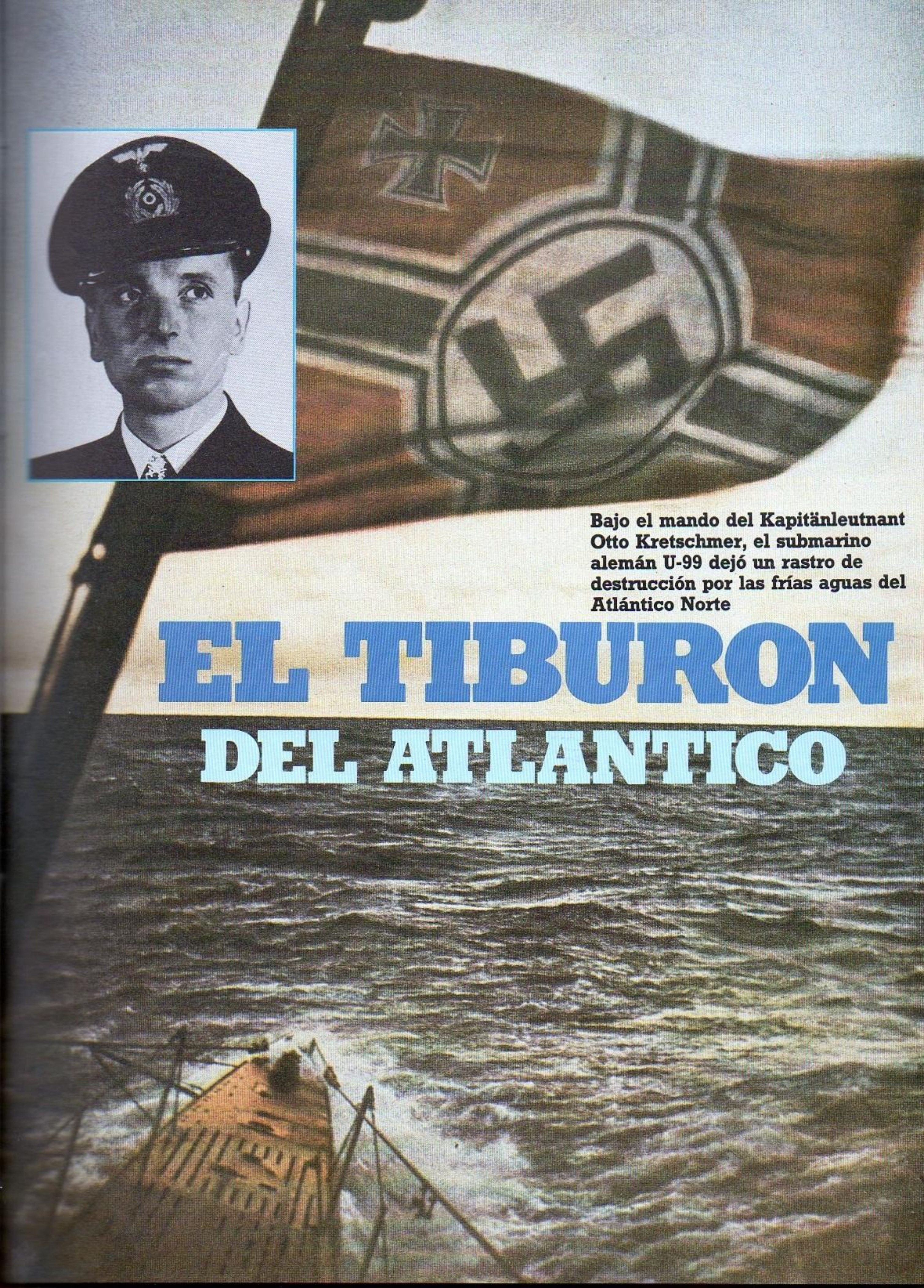
«Para mí, la batalla de Kuban comenzó una mañana de primavera en que conduje una escuadrilla de cazas a la zona de patrulla. Pilotábamos máquinas rápidas y en esta salida tuvimos la oportunidad de poner en práctica todos los elementos de nuestra fórmula de combate aéreo: altitud, velocidad, maniobra y fuego.

Nos acercábamos a la línea del frente a altitud elevada y con gran velocidad. Distinguí tres LaGG-3 soviético debajo de nosotros manteniendo a raya desesperadamente a 10 Messerschmidtt. Los LaGG tenían muchas dificultades. Mantenían una defensa en círculo. Nuestra patrulla tenía ya sobre los alemanes la ventaja de la altitud y la velocidad. Ahora había que poner en juego el tercer elemento de nuestra fórmula: la maniobra. Ordené a la patrulla que atacase.

Caímos sobre el grupo de Messerschmidtt. Fue un «ataque de halcón», acompañado de fuego preciso a corta distancia. El piloto que ataqué reaccionó con un retraso de un segundo, pero fue suficiente para liquidarle. Una sola ráfaga, disparada a quemarropa, incendió su avión.»

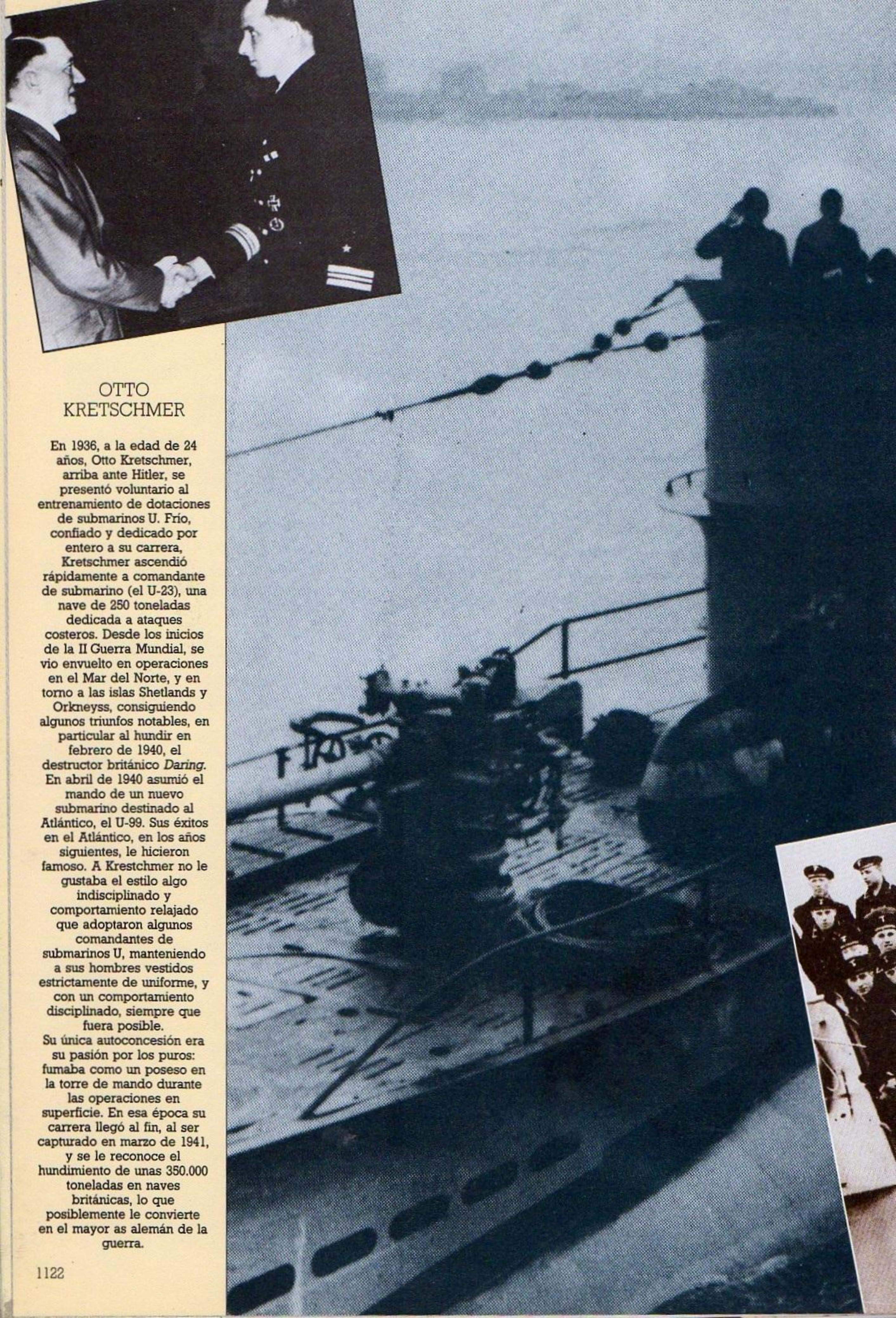
El récord de victorias aéreas logrado por los pilotos del 16.° Regimiento de Guardias de caza sobre Kuban da un elocuente testimonio del rejuvenecimiento de la fuerza de caza soviética. Pokryshkin mismo logró 20 victorias durante la campaña y sus logros fueron recompensados con la condecoración de héroe de la Unión Soviética el 24 de mayo de 1943. El teniente primero Grigory A. Rechlkalov recibió la misma condecoración en esa ocasión, en reconocimiento a sus 11 victorias. Terminó la guerra como el 4.° as aéreo soviético por victorias, con un total de 56 logradas en 609 misiones de combate. Quince de las 26 victorias de N. Ye Lavitskiy fueron logradas con el 16.° Regimiento de Guardias de Caza sobre Kuban y también él recibió la más alta condecoración soviética el 24 de agosto de 1943. Uno de los más prometedores pilotos de Pokryshkin era A. F. Klubov, en quien su jefe veía «la verdadera semilla del piloto de caza nato, la capacidad para imponer su propia voluntad sobre la del adversario.» Esta confianza estaba totalmente justificada, pues en el momento de su muerte en un accidente aéreo, en noviembre de 1944, el capitán Klubov tenía un total de 50 victorias aéreas.

El magnífico mando y la cuidadosa preparación habían llevado a los pilotos del 16.° Regimiento de Guardias de Caza hasta un máximo de eficacia. Pokryshkin había comprendido que la valentía sola no sustituía las tácticas hábiles, y la actuación de su regimiento señaló el camino para el resto de la fuerza de caza soviética, en las mejores tradiciones de las unidades de Guardias. Porkryshkin siguió sirviendo en la Fuerza Aérea soviética después de la guerra, pero su mejor logro fue sin duda el de la primavera de 1943, cuando se afanó en dar fundamento al lema del piloto de caza soviético: «Persigue a tu enemigo».



Bajo el mando del Kapitänleutnant Otto Kretschmer, el submarino alemán U-99 dejó un rastro de destrucción por las frías aguas del Atlántico Norte

EL TIBURON DEL ATLANTICO



OTTO KRETSCHMER

En 1936, a la edad de 24 años, Otto Kretschmer, arriba ante Hitler, se presentó voluntario al entrenamiento de dotaciones de submarinos U. Frío, confiado y dedicado por entero a su carrera, Kretschmer ascendió rápidamente a comandante de submarino (el U-23), una nave de 250 toneladas dedicada a ataques costeros. Desde los inicios de la II Guerra Mundial, se vio envuelto en operaciones en el Mar del Norte, y en torno a las islas Shetlands y Orkneyss, consiguiendo algunos triunfos notables, en particular al hundir en febrero de 1940, el destructor británico *Daring*. En abril de 1940 asumió el mando de un nuevo submarino destinado al Atlántico, el U-99. Sus éxitos en el Atlántico, en los años siguientes, le hicieron famoso. A Krestchmer no le gustaba el estilo algo indisciplinado y comportamiento relajado que adoptaron algunos comandantes de submarinos U, manteniendo a sus hombres vestidos estrictamente de uniforme, y con un comportamiento disciplinado, siempre que fuera posible.
Su única autoconcesión era su pasión por los puros: fumaba como un poseso en la torre de mando durante las operaciones en superficie. En esa época su carrera llegó al fin, al ser capturado en marzo de 1941, y se le reconoce el hundimiento de unas 350.000 toneladas en naves británicas, lo que posiblemente le convierte en el mayor as alemán de la guerra.



Página 1.121: con su bandera al viento, un submarino se adentra en el Atlántico en busca de un convoy, y (recuadro) Otto Kreschmer, uno de los más sobresalientes ases de los submarinos U. Izquierda: el U-99 de Otto Kreschmer vuelve a la base el 10 de noviembre de 1940 tras un patrullaje victorioso. Las banderas conmemoran una lucha de siete horas con dos escoltas británicos. Extremo inferior oficiales y tripulación del U-99 posan para la cámara en Kiel en mayo de 1940. Abajo: la vida a bordo del U-99 estaba llena de estrecheces e incomodidades.

A las 8,06 horas del 8 de julio de 1940, el Kapitanleutenant Otto kretschmer, en aquella su primera patrulla merodeando por el Atlántico Norte, escribió en su diario:

«Ruidos de motor acercándose por estribor. Ordené ajustar la profundidad a 30 metros. Creo que mi tripulación va a recibir esta vez su bautismo con cargas de profundidad. Los escoltas se aproximan a la posición de ataque».

Minutos después, el submarino U se vio sacudido con violencia por la explosión de las primeras cargas de profundidad. Fue el comienzo de una terrible prueba que duraría 20 horas. Completamente a merced de sus atacantes, Kretschmer y su tripulación, pálidos y sin afeitar, débilmente iluminados por la luz eléctrica, sólo podían sentarse y esperar sudorosos y apretujados dentro de la estrecha nave. El radioperador jefe Jupp Kassel escuchaba con atención en el equipo de hidrófonos del submarino a las excitadas tripulaciones de los barcos de arriba. Cada vez que se daba su grito de «atacantes arriba, señor», sus hombres se abrazaban esperando lo peor. Y cada una de las veces, las cargas caían lejos del objetivo.

Tras lanzarse durante dos horas las cargas de profundidad, empezó a fallar la reserva de oxígeno del submarino. La tripulación se puso sus mascarillas —sujetas a purificadores de aire— y se quedó sentada en las literas para conservar el aire restante. Gradualmente se agotaban las baterías, que sólo podían recargarse en superficie. A medida que perdía corriente el submarino se hundía a más profundidad, incapaz de avanzar con la suficiente cantidad de movimiento para mantener el nivel. Si se hundiera el barco por debajo de una profundidad crítica, la presión del océano partiría las chapas del casco, condenando a la tripulación a una muerte segura.

El Kapitänleutenant Otto Kretschmer fue el más brillante e innovador de entre los submarinistas

Como sabía que salir a la superficie a la vista de los escoltas británicos equivalía a rendirse, Kertschmer se atenía a su juego de espera descorazonadora, hasta el límite de resistencia de su tripulación. Hasta las 3,30 horas del 9 de julio, no se sintió seguro por fin en la superficie. La tripulación trepó por la torreta para salir del maloliente interior del submarino y respirar bocanadas de fresca brisa marina. Kretschmer escribió: «nos sentíamos como un pollo el día antes de Navidad». Esta experiencia de ser objeto pasivo de un ataque, el cazador cazado, no sería fácil de olvidar para el capitán.

Dos días después, el *U-99* recibió la orden de poner fin a su primera patrulla que, aparte del incidente antes relatado, había sido un gran éxito: un total de siete barcos mercantes hundidos en una semana. Sin embargo, el *U-99* no iba a volver a su base original en Kiel, en la costa Báltica. El almirante Karl Dönitz, cerebro alemán de la guerra submarina, había elegido un nuevo cuartel general para atacar a los convoyes en el Atlántico: Lorient, en la Francia ocupada por los alemanes.

Dönitz estaba convencido de que operando desde Lorient, sus submarinos U podrían hundir suficientes barcos como para poner de rodillas a los británicos. Su flota andaba escasa de submarinos, pero contaba con las extraordinarias cualidades de combate de sus oficiales y sus hombres para superar las deficiencias materiales. Los más sobresalientes de entre los ases de submarino: el bravucón Joachim Schepke, comandante del *U-100;* Günter Prien, un nazi convencido, ya famoso por

CAZADORES DEL ATLANTICO

Intentando inflingir pérdidas aún más graves a los barcos mercantes aliados que navegaban en las rutas de convoyes del Atlántico Norte, el almirante Karl Dönitz, 1.er jefe de submarinos de Hitler, desarrolló el concepto de «wolf pack», el uso de varios submarinos U para lanzar ataques coordinados contra los convoyes. Durante los primeros meses de la guerra, la marina alemana tenía muy pocos como para que la táctica fuera útil, y la invasión de Noruega, en abril de 1940, pospuso la utilización del «wolf pack», hasta el último trimestre del año. La caída de Francia le dio a Dönitz la oportunidad de poner en práctica su teoría. Con la captura de los puertos franceses del Atlántico, sus submarinos U, antes con base en el Báltico, pudieron llegar más rápidos a las rutas de convoyes clave y quedar estacionados durante mucho más tiempo. A mediados de septiembre, los mercantes británicos comenzaron a sentir la presencia de los «wolf pack». La noche del 21 de septiembre, los submarinos U, atacaron un convoy, dando sepultura en el mar a 12 de los 41 barcos. Aumentaron rápidamente las pérdidas: en dos ataques separados el 18 y 19 de octubre, dos «wolf pack» diezmaron los convoyes *SC7* y *HX79*, hundiendo 32 de los 84 barcos.

el hundimiento del *Royal Oack* en Scapa Flow a principios de la guerra, y Kretschmer el más brillante a innovador capitán de submarinos.

El 24 de julio, el *U-99* salió de Lorient en su segundo viaje atlántico. Curiosamente la tripulación llevaba uniformes ingleses, capturados durante la invasión de Francia por los alemanes en 1940. No había disponibles uniformes alemanes convenientes para reemplazar sus uniformes, irrecuperables tras la primera patrulla.

A las 11,00 horas del 31 de julio, Kassel detectó el sonido de motores de un convoy por los hidrófonos. Comenzó entonces un mortal juego al escondite entre el cazador solitario y el grupo de mercantes con sus escoltas vigilantes. A la 14,00 horas el *U-99* se encontró en medio de la ruta del convoy, viéndose obligado a sumergirse a unos 100 metros de profundidad mientras sobre ellos pasaban los mercantes. Cuando Kretschmer hizo volver al submarino a la profundidad de periscopio, no pudo evitar escoger un lento carguero, el *Jersey City*, que vio a la vista, y el *U-99* se vio a su vez sometido a un ataque con cargas de profundidad de una hora y media. Tras sobrevivir a este asalto, el *U-99* volvió a la superficie a toda velocidad para capturar a su presa, y de nuevo se vio obligado a sumergirse apresurándose para evitar el bombardeo de un hidroavión Sunderland. Hacia las 21,00 horas cuando al fin pudo salir a superficie Kretschmer, se había perdido todo contacto con el convoy.

Pero la tripulación del *U-99* tenía una capacidad magistral para rastrear a los mercantes en el Atlántico. Durante toda la noche hizo avanzar Kretschmer el submarino, en superficie y a toda velocidad, en la dirección estimada del convoy. Justo al amanecer, se sumergió momentáneamente para permitirle a Kassel que examinara con los hidrófonos las señales enemigas; y luego, de nuevo en superficie, continuó su persecución. Pronto sus vigías, con fama de ser los mejores de la flota de submarinos U, atisbó los penachos de humo.

Les llevó el resto del día maniobrar para ponerse por delante del convoy. Cuando cayó la noche, la nave estaba en perfecta posición de ataque, pero Kretschmer esperó aún. A medianoche, se retiró la escolta para proteger otro convoy, quizás más vul-



La Batalla del Atlántico 1940-1941

A diferencia de cualquier otra batalla de la II Guerra Mundial, la Batalla del Atlántico se prolongó desde el inicio de la guerra hasta su fin. Pero fue durante 1940 y 1941, con Estados Unidos aún neutral, la cobertura aérea limitada y cuando muchos mercantes debían cruzar el Atlántico incluso sin cubierta en superficie, cuando la ofensiva de los submarinos U alemanes estuvo más cerca de derrotar a Gran Bretaña.

Clave
- Submarino U
- Rutas convoyes aliados
- Barcos aliados hundidos Junio 1940 - marzo 1941
- Cobertura aérea aliada hasta marzo de 1940
- Cobertura aérea aliada después de marzo de 1940

Derecha: la calma antes de la tempestad: un ingeniero revisa la maquinaria en la cámara diesel de un submarino U. Arriba: ignorante del destino que le aguarda, un barco transporte británico aparece enmarcado en el periscopio de un submarino. Extremo superior: grandes penachos de humo acre, señal del fin de otro mercante. A pesar de sus escoltas, los barcos seguían siendo vulnerables a los ataques por torpedos.



Arriba: la insignia de los submarinistas se adoptó en enero de 1918 y se estableció de nuevo para las tripulaciones de los submarinos U, con dos salidas operativas coronadas con el éxito, o bien una sola particularmente exitosa.

nerable. Había llegado para Kretschmer el momento ideal de experimentar nuevas tácticas de ataque. Para asombro de su tripulación ordenó navegar directamente al centro del convoy y en superficie. El *U-99* avanzó casi rozando las proas de 20 mercantes en la oscuridad, con altas probabilidades de colisionar. Kretschmer estaba decidido a acercarse a los blancos para obtener el máximo de impactos. Cuando el primer torpedo hundió la popa de un buque tanque, los otros mercantes maniobraron furiosamente para evitar el ataque. Fue en vano, en 30 minutos, se hundieron en llamas otros dos tanques, y otros dos barcos habían colisionado en la confusión general. El avance de un destructor británico a toda velocidad forzó la retirada del *U-99* pero Kretschemer consideró un éxito su experimento.

Cuando el *U-99* volvió a Lorient el 8 de agosto, los hombres fueron recibidos como héroes. Habían hundido, en una sola misión, más tonelaje de barcos que ningún otro submarino. Todavía con uniformes británicos, formaron ante el nuevo comandante en jefe de la Marina alemana, almirante Raeder, que felicitó a la tripulación y condecoró a Kretschmer con la Cruz de Caballero.

La senda victoriosa del *U-99* continuó en septiembre, y la tripulación salió a su cuarta patrulla plenamente confiada el 14 de octubre. Hacia el 18, nueve submarinos atacaban con sigilo el convoy SC7, intercambiando señales y manteniéndose en estrecho contacto, perdiendo a veces el contacto. Entre los submarinos estaba el *U-100* con Schepke al mando. El convoy estaba bien defendido, con una escolta notable de destructores, así que al «wolf pack» le llevó su tiempo. Finalmente, al atardecer del 19 de octubre, comenzó el asalto. Fue una de las clásicas incursiones de superficie de Kretschmer.

Mientras otros submarinos lanzaban sus torpedos desde fuera del convoy, el *U-99* se deslizó hacia la escolta británica. Se veía con claridad contra la luna la silueta de dos destructores británicos, uno a la cabeza del convoy y otro a estribor. Kretschmer se dirigió con rapidez hacia el espacio que los separaba, rezando para que ningún vigía avistase su baja cubierta. En cuestión de minutos, el *U-99* se metió en el grueso del convoy. Kretschmer dirigió las operaciones desde la torre de mando, mientras veían barcos saliendo de la oscuridad, a su alrededor. Primero, el teniente Bargsten introdujo los datos de objetivo en el dispositivo automático de puntería. Entonces, mientras el *U-99* se lanzaba al ataque a toda velocidad, comenzaron a hundirse los barcos. El carguero *Sedgepool,* alcanzado en proa por un torpedo, se hundió en vertical como una gigantesca ballena. Otro barco, partido en dos, se hundió casi inmediatamente. Un tercer barco explotó de forma espectacular, convirtiéndose en una bola de fuego y humo. Muchas veces parecía fallar el mecanismo automático de Bargsten, fallando blancos muy próximos. Entonces Kretschmer ordenaba un disparo con apunte manual y casi adivinando el objetivo. Sin embargo, la tasa de aciertos era de casi el 100%. En un momento dado, Kretschmer ordenó a gritos al timonel un giro brusco y, a la vez, el disparo de uno de los torpedos de popa. A unos 200 metros por detrás del submarino, explotó en el centro de un carguero que comenzó a hundirse.

Oficiales y vigías hubieron de encadenarse al bote, so pena de ser arrastrados por las olas

Los barcos escolta británicos concentraron su atención en los submarinos que atacaban desde el exterior. La tripulación del *U-99* podía ver las bengalas luminosas y escuchar las explosiones de las cargas de profundidad a medida que los destructores salían a defender el convoy. Nada hacía esperar a la Royal Navy un atacante desde el interior de su pantalla protectora. Kretschmer sabía que, sin embargo, el enemigo acabaría dándose cuenta de los que pasaba y hacia la 1,30 horas del 20 de octubre redujo la velocidad, dejando que el convoy pasara por encima de él y desapareciera: una forma sencilla y elegante de abandonar la acción. Un pequeño carguero rezagado fue víctima del último torpedo del *U-99* y el submarino fijó rumbo al puerto. De los 17 barcos británicos hundidos esa noche, el *U-99* podía adjudicarse al menos nueve.

Por aquel entonces Kretschmer ya era famoso. En noviembre, después de otra patrulla en que el *U-99* hundió dos cruceros mercantes armados, voló a Berlín para recibir la condecoración del propio Hitler. De vuelta en Lorient, Prien, Schepke y Kretschmer celebraron su victoria en un restaurante haciendo frívolas apuestas sobre quién llegaría primero a hundir 250.000 toneladas de barcos.

Pero al caer el invierno en el Atlántico Norte, se ensombreció su optimismo. Patrullando de nuevo el 27 de noviembre, el *U-99* tuvo que luchar con un tiempo infernal. Durante muchos días, los oficiales y vigías en la torre de mando tenían que encadenarse

al barco para evitar que los arrastrasen las olas. Casi era más importante sobrevivir al océano que buscar al enemigo. Sin embargo, a pesar de las condiciones climatológicas el *U-99* consiguió hundir casi 35.000 toneladas de barcos durante esta patrulla, no sin bordear la catástrofe. El 8 de diciembre se vio sorprendido por los barcos escoltas ingleses, obligándole a sumergirse apresuradamente. El mal tiempo había inutilizado el periscopio principal de Kretschmer, así que, bajo el agua estaba ciego. Al no oír nada por los hidrófonos, en breve corrió el riesgo y salió a la superficie, para encontrarse con dos barcos británicos esperándole a menos de 1,5 km con los motores parados. El *U-99* se sumergió de nuevo, pero ya le habían detectado y le atacaron con cargas de profundidad, saliendo vivo gracias a su buena suerte.

Kretschmer seleccionó un buque tanque en la parte trasera del convoy y lo partió en dos con un impacto en el medio de la nave

Dönitz era muy consciente de las increíbles tensiones impuestas a las tripulaciones y comandantes de submarino en sus constantes patrullas atlánticas. Cuando regresó a Lorient el *U-99*, el almirante intentó persuadir a Kretschmer para que aceptase un nombramiento en la costa. Kretschmer rehusó aceptando sin embargo para él y sus hombres descanso de sus fatigas bélicas. Fue un descanso bien recibido y cuando la tripulación se volvió a reunir a finales de enero de 1941, eran visibles los positivos efectos de las vacaciones. Schepke y Prien estaban allí para recibir a Kretschmer y para pagarle: había ganado la apuesta de las 250.000 tm. Como había muchos puros y brandy, al volver de nuevo a la acción era muy alta la moral de la tripulación del *U-99*, y de su comandante. El 22 de febrero salió de Lorient el *U-99* saludado por los sones de una banda militar, que tocaba la «Marcha Kretschmer», compuesta especialmente para el caso.

Iba a ser su último viaje. Desde el momento de la partida, períodos de niebla y galernas dificultaron la tarea de los marinos del *U-99*. Además, las fuerzas antisubmarinas británicas crecían cada vez más, y estaban alerta. El 7 de marzo, el *U-99* sobrevivó de nuevo por muy poco a un ataque con cargas de profundidad; el *U-47* de Prien no tuvo tan buena suerte, lo hundieron los escoltas del mismo convoy. Al pasar los días sin contacto por radio con Prien, Kretschmer comprendió el trágico destino de su compañero.

Hacia el 15 de marzo, el *U-99* se acercaba al final de un patrullaje relativamente infructuoso, cuando recibió un mensaje informándole de un convoy avistado al sur de Islandia. A la mañana siguiente estaban Kretschmer y Schepke en la flotilla de submarinos que merodeaba en torno al convoy, estorbados por los ataques de los Sunderland y los destructores de la escolta. Debido a un mal trabajo de un vigía, cosa inusual, el *U-99* perdió el contacto con el convoy por la tarde, pero poco después de anochecer, volvió sobre la pista de su presa y atacó inmediatamente. Kretschmer torpedeó un barco tanque, que inmediatamente explotó y ardió en una llamarada. Temeroso de que pudieran descubrirle a la luz de las llamas, Kretschmer se sumergió momentáneamente en la oscuridad tras el convoy, pero comenzó en ese momento un devastador recorrido en su avance a través de la formación, hundiendo otros dos buques tanque y dos cargueros. Al *U-99* sólo le quedaba un torpedo. Kretschmer eligió un buque tanque en la cola del convoy y lo partió en dos, con un impacto de torpedo en el centro. Al *U-99* sólo le quedaba darse media vuelta, abandonando el barco naufragando y en llamas, y volverse a Lorient.

Sin saberlo, al alejarse del convoy se estaba acercando al *U-100* de Shepke, que estaba en dificultades. Schepke subió a la superficie para inspeccionar los daños del ataque con cargas de profundidad que le había hecho el *HMS Walker*. A pesar de la luna llena, no esperaba que le descubriese. Pero por una vez, el primitivo radar de los escoltas británicos, por lo normal inútil a la hora de detectar un submarino, descubrió un blanco. Guiado por su operador de radar, el destructor *HMS Vanoc* se lanzó sobre el *U-100* a toda velocidad. El submarino no tenía tiempo para evitar el ataque, y recibió el golpe de la proa del destructor directamente sobre la torre de mando. El impacto alcanzó a Schepke, arrancándole las piernas. El *U-100* se hundió, mientras el *Walker* se acercaba para unirse al *Vanoc*.

La notable carrera de Kretschmer se vio truncada por el destructor *HMS Walker* (extremo inferior, izquierda), un destructor al mando del capitán D. MacIntyre (abajo a la izquierda). Después de sacarlo a la superficie con cargas de profundidad (abajo), el U-39 fue ametrallado y Kretschmer ordenó la rendición. Abajo, a la derecha y extremo derecho: Kretschmer y su tripulación en los muelles de Liverpool en una recepción poco amistosa. Sin embargo, tras la guerra se olvidaron las viejas enemistades. Derecha: MacIntyre (a la derecha) le devuelve a Kretschmer sus prismáticos en una reunión en Londres en 1955.





En ese momento y desconociendo la dramática situación, el teniente segundo Petersen, vio los dos destructores apenas a 700 metros y ordenó de inmediato sumergirse apresuradamente.

En ese momento el *Walker* reveló la presencia del submarino, y el destructor se lanzó al ataque con cargas de profundidad.

Las primeras explosiones sacudieron violentamente al *U-99*. El segundo ataque fue todavía más preciso. Entró agua y aceite en el barco al romperse tanques y tuberías. Las arrolladoras ondas de agua rompieron instrumentos, informando el ingeniero de que se habían parado los motores. Sin energía, Kretschmer se enfrentaba a una dura elección, llenar de aire los tanques de flotación y salir a la superficie o hundirse hasta el fondo del océano. Eligió la superficie y la rendición inevitable.

Afortunadamente para la tripulación el *U-99* emergió bastante lejos del *Walker*, estando los hombres a cubierto del fuego el tiempo suficiente para emitir la señal de rendición. Sin embargo, Kretschmer no podía permitir que el *U-99* cayera en manos británicas: era visible la entrada de agua mientras. Kretschmer fue subido al destructor con toda su tripulación salvo 3 de sus hombres.

Tres días después el *Walker* ancló en Liverpool. La tripulación del *U-99* se vio obligada a marchar por las calles de la ciudad, increpada por una multitud que los consideraba asesinos. A Kretschmer le retiraron para interrogarle. Ninguno de ellos pudo participar de nuevo en la guerra, Kretschmer y sus hombres con su dedicación y sus técnicas de combate, habían hecho estragos en los convoyes que cubrían la ruta entre América y Gran Bretaña.





LAS RATAS DE TUNEL

Cuando la poderosa 25.ª División de Infantería de EE.UU., «Relámpago en el Trópico», llegó a Vietnam del Sur en 1966, colocó sus tiendas sobre un sistema de túneles del Viet Cong, en el distrito estratégico de Cu chi, y entonces fue atacada desde dentro. Más al norte, la 1.ª División de Infantería, «Big Red One», sufrió también bajas causadas por las guerrillas del túnel. Ambas formaciones decidieron establecer equipos especiales de choque, naciendo así las Ratas de Túnel. Sólo unos 100 hombres, todos voluntarios, tuvieron el privilegio de llevar la insignia de las Ratas de Túnel (que se muestra arriba), en los 4 años de funcionamiento de la unidad.

Los reclutas elegidos por su pequeña estatura y sus nervios de acero, operaron en pequeños equipos, lanzados al escenario de un incidente desde helicóptero. Operaban bajo tierra en grupos de 2 ó 3; cada hombre iba armado con un cuchillo de combate, un arma de mano y una linterna. Al principio, las Ratas de Túnel operó sobre el terreno con poco apoyo. Sin embargo, en marzo de 1966, el capitán Herb Thornton, oficial químico de la «Big Red One», un hombre con experiencia en túneles, fue destinado a la División «Relámpago en el Trópico» como instructor, y en 1967, tras la Operación Cedar Falls las responsabilidades sobre Ratas de Túnel de la «Bir Red One», pasaron a cargo de los miembros del 1.er Batallón de Ingeniería.

RATAS DE TUNEL

En las madrigueras del Triángulo de Hierro sólo había una forma de asegurarse la captura del enemigo: ir tras él

El sargento Robert Batten fue el más temible miembro de una unidad americana de élite, pero poco conocida en Vietnam: las Ratas de Túnel. El nombre era poco atractivo y brutal, pero así también era la guerra que libraron Batten y otras Ratas. Su misión era expulsar al Viet Cong (VC) de los laberintos subterráneos que éstos habían excavado en los alrededores de Saigón.

«Batman», como llamaban todos a Batten, era más famoso entre sus enemigos que en su propio bando. Los prisioneros comunistas hablaban de él con pavor; era el único suboficial en la lista de los «10 más buscados» del VC.

Herido cuatro veces, permaneció en Vietnam dos períodos extras como voluntario. Su récord de combate fue legendario. En una operación en túneles capturó 150 prisioneros del Viet Cong. Era originario de New Jersey; fornido, pelirrojo. Así opinaba él: «Me gusta sacar de ahí a todas esas sabandijas. Se creen que están seguros en su agujero. Bueno, están seguros como condenados a muerte cuando Batten va tras ellos». «No vale ni el culo de una rata» era el lema de las Ratas de Túnel, los héroes olvidados de América en la guerra del Vietnam.

Al teniente Jack Flowers le habían expulsado del colegio en Indiana. Bajo y fuerte, iba con un corte de pelo agresivo y una mandíbula inferior prominente. Al alistarse, estaba en contra de la guerra y buscó uno de los empleos más seguros al llegar al 1.er Batallón de Ingenieros, en Lai Khe, la base de las Ratas de Túnel. Un día, un piloto de helicóptero, en tono burlesco lo llamó «REMF» —rear-echelon motherfucker (hijo de puta de baja ralea)— la suerte o desgracia, de la mayoría de los americanos que sirvieron en Vietnam. Le escoció y poco después Flowers, sorprendentemente aceptó el cargo de Rata Seis (comandante); había sido testigo del valor y espíritu profesional de las Ratas de Túnel. Ahora nadie le volvería a llamar REMF nunca.

Flowers oyó disparos y explosiones de granadas bajo tierra y entonces apareció Batman

Flowers estaba decidido a encabezar él mismo la formación. Durante 30 días, le tocaría aprender, mientras Battman encabezaba la formación. Después, a Flowers no se le ocurriría pedir a ningún hombre alistado algo que no fuera a hacer él mismo. Su entrenamiento fue duro. Era un combate mano a mano en una alcantarilla construida especialmente con ataques directos a los ojos o a la yugular. Había reglas de la guerra de túnel: una Rata nunca debía disparar más de tres tiros de su arma de mano. Dispara seis y el enemigo se dará cuenta que no tienes munición y acabará contigo con su AK-47.

Entonces vinieron las misiones reales. Cuando las compañías de infantería, en el campo llegaran a las entradas de túnel, llamarían por radio a las Ratas, que se descolgarían desde helicópteros con su polea especial. Algunos túneles estaban «fríos», sin enemigo en el interior. Otros estaban «calientes», entablándose tiroteos subterráneos, la colocación de cargas de demolición para sepultar, como se deseaba a los guerrilleros dentro.

El 26 de marzo de 1969, la formación recibió una llamada desde un complejo de túneles cercano al río Saigón el «Triángulo de Hierro», de notorio dominio del VC. El coronel George Patton, de la 11.ª Caballería Blindada, hijo del general de la II Guerra Mundial, había visto a un soldado norvietnamita desvanecerse por un túnel. El oficial que salió en persecución había muerto inmediatamente víctima de una trampa explosiva. Cuando llegaron las Ratas, Batman se introdujo con uno de sus hombres en el túnel. Flowers oyó disparos de granada y explosiones subterráneas, y entonces apareció Batman diciendo que el otro hombre estaba herido. El hombre fue izado a la superficie, sangrando por sus heridas de metralla. Batman contó:

«Los disparos nos cogieron en frío». «Están sobre una escotilla». Flowers insistió en entrar para llevar a cabo la investigación. Pensaba que Batman ya había ganado suficientes medallas, y que uno de sus hombres había resultado herido.

Al entrar en el túnel, Batman fue de guía. Cuando alcanzó la puerta falsa en el techo del túnel, Batman siguió ascendiendo y disparó con rapidez tres tiros en la oscuridad. Pero el enemigo se había movido más allá en el sistema de túneles; la persecución sería larga.



Izquierda: a la búsqueda de lo desconocido. Una solitaria Rata de Túnel se descuelga en una red de túneles del Viet Cong. El descenso era a menudo la parte más peligrosa de la operación; los miembros del comando podían caer de repente, muertos por una granada, o por un disparo de arma corta. Otras sorpresas eran trampas o animales venenosos. Arriba: el teniente Jack «Rata seis» Flowers (centro) recibe la Estrella de Bronce del general Orwin, el comandante de «Big Red One»; el sargento Robert «Batman» Batten (derecha) le observa impasible. Abajo: limpieza de un túnel durante la Operación Cedar Falls en enero de 1967. El sargento de pelotón, James Lindsey (a la derecha) murió dos días después de tomar esta fotografía.



Las Ratas de Túnel cambiaron las pistolas para recargarlas y entonces Batman se encaminó a otra escotilla que quedaba abajo. Flowers siguió la regla de estar cinco metros más atrás, la distancia a la que una explosión de granada no era letal. Batman levantó la nueva escotilla y comenzó a disparar. De repente, un arma automática comenzó a disparar desde abajo. Se levantó polvo a su alrededor. Batman cayó, probablemente herido. Cuando Flowers le alcanzó, se vio que estaba ileso aunque cegado por el polvo. «Dispara ahí», ordenó el sargento, y Flowers disparó en el agujero mientras Batman sentado se limpiaba los ojos, hablándose a sí mismo y concienciándose para continuar la persecución. Entonces intentó moverse más allá de Flowers. «Ya has conseguido tus dos escotillas», dijo el teniente. La regla era que cada hombre de cabeza tenía que cambiar tras dos escotillas, tan grande era la tensión y la fatiga. Batman miró a Flowers, a 15 cm de su cara, aturdido y asintió. Flowers bajó al siguiente nivel del túnel.

Un Rata de Túnel bien parecido fue apuñalado en un ojo por un vietcong en retirada

El túnel llegaba a una esquina y después de ésta, Flowers, disparó unas cuantas veces a ciegas. Cayó un poco de tierra del techo en el extremo, revelando la existencia de una escotilla rectangular que daba al nivel superior siguiente. Flowers alumbró fijamente con su linterna sobre la escotilla. El soldado del NVA (ejército norvietnamita) estaba, evidentemente justo sobre la puerta. Batman se puso al lado de Flowers e hizo un intento de empujar pero Flowers lo evitó. El era Rata Seis y el hombre de cabeza, e insistió en hacerse cargo de la situación él mismo. Batman retrocedió arrastrándose unos metros. Las gotas de sudor producido por la tensión entraban en los ojos de Flowers.

La escotilla estaba a 30 cm sobre su cabeza. Se puso la linterna entre las piernas, iluminando hacia arriba. Entonces colocó su mano bajo la puerta y ejerció una ligera presión. Dio resultado. Flowers respiró profundamente el aire viciado y giró la escotilla, levantándola en vertical a la luz de su linterna.

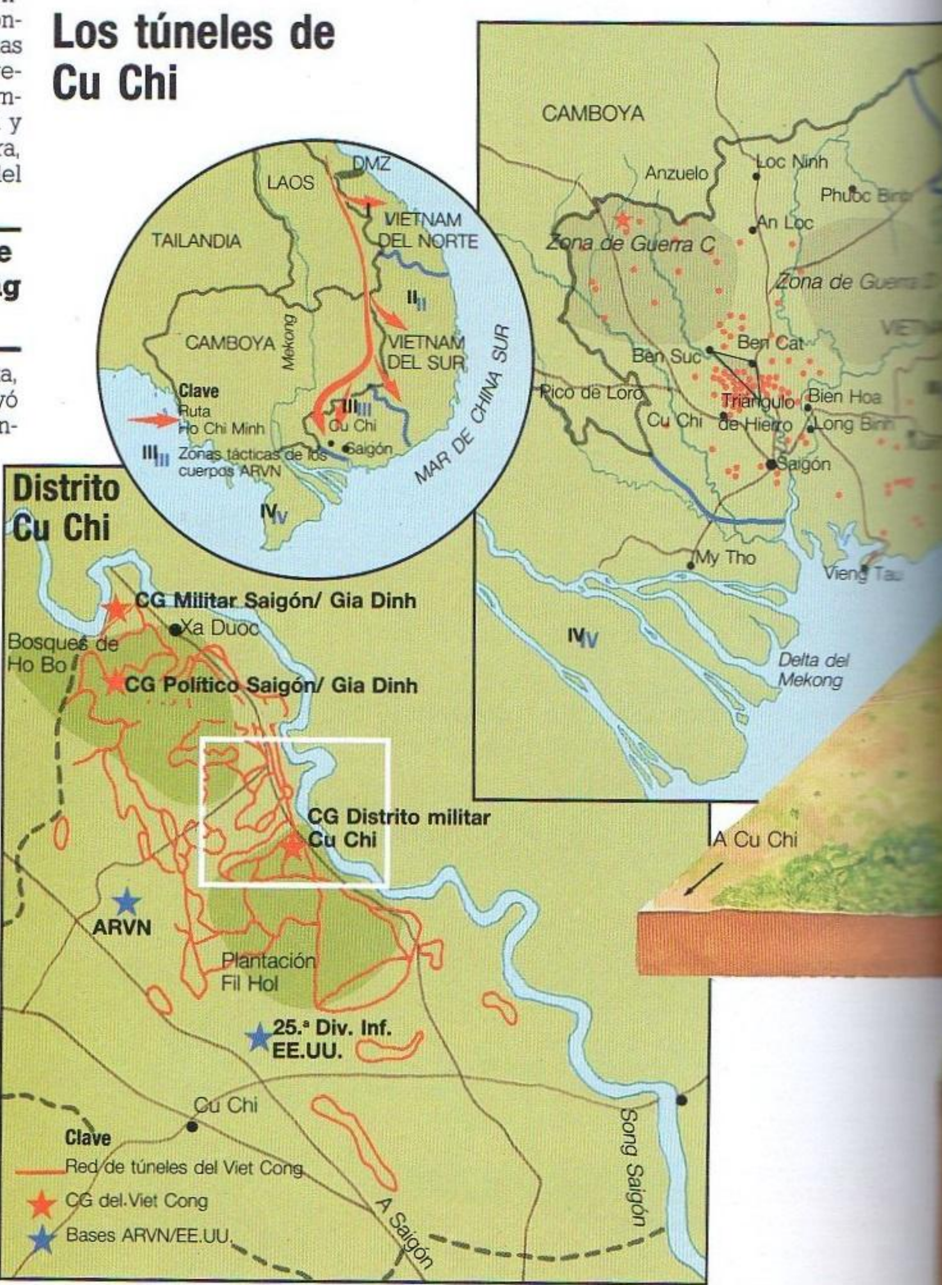
Entonces se detuvo, pensando en deslizarse adentro y comenzar a disparar en el hueco.

A 30 cm de la cara preocupada y brillante de Flowers, la escotilla giró lentamente y cayó sobre su marco. Flowers sintió un escalofrío: la sabandija estaba allí. De repente la escotilla se movió de nuevo. Algo en las rodillas de Flowers justo ante sus ojos. Miró la caída, transfigurado momentáneamente. Entonces el peligro que corría le abrumó mientras gritaba: «¡Granada!». No supo durante cuánto tiempo avanzó arrastrándose hasta que la explosión retumbó en el túnel, rociando de metralla sus piernas y rompiendo sus tímpanos y los de Batman. Batman le estaba pidiendo que siguiera moviéndose cuando otra explosión retumbó en el túnel. Esta vez era el enemigo quien los perseguía. Flowers se desvaneció al llegar sus hombres desde la superficie para sacarlos. Cuando volvió en sí, vio sobre él al coronel Patton. La salida de túnel estaba bajo uno de los tanques de Patton. El enemigo estaba atrapado. El herido Flowers estaba en contra de seguir la persecución. En vez de esto, se dinamitó cada una de las entradas del túnel socavando toda la estructura. El coronel Patton ordenó sacar los cuerpos de los enemigos enterrados para contar los cadáveres.

Tanto Flowers como Batman fueron condecorados por este incidente. Pero, para Flowers, era más importante haber resultado herido bajo tierra, convirtiéndose así en un igual de Batman. De mala gana, Batman aceptó la autoridad de Flowers. Hubo más misiones de túnel y cada una de ellas debió su éxito a equipos bien compenetrados y de nervios fríos como el hielo. Hubo choques y hubo bajas. Una Rata de Túnel bien parecido fue apuñalado en un ojo por un Viet Cong en retirada.

En mayo de 1969 mandaron a casa por fin al sar-

El Viet Cong y sus predecesores del Viet Minh construyeron un extenso sistema de túneles en Vietnam del Sur, utilizando herramientas primitivas (abajo a la derecha). Derecha: como parte de los programas culturales y políticos los actores eran capaces de hacer representaciones en teatros subterráneos construidos al efecto.



En los momentos más críticos de la guerra de Vietnam, a finales de los 60, un complejo de túneles del Viet Cong, de unos 320 kms, se extendía desde la capital a la frontera con Camboya, al final de la ruta de Ho Chi Minh. El sistema de túneles del Viet Cong contenía la infraestructura bélica: fábricas de pertrechos bélicos, hospitales, barriles con armas, munición y arroz, el cuartel general y salas de reuniones, dormitorios, cocinas y puestos de posta.
De día los insurrectos del Viet Cong se escondían bajo tierra, pero por la noche, el territorio survietnamita pasaba a su control. Y en 1968, cuando el Viet Cong lanzó su ofensiva del Tet sobre Saigón, fue de los túneles de Cu Chi y Ben Cat de donde emergieron.



GUERRILLEROS EN COMBATE

El principal enemigo de las Ratas de Túnel durante la guerra de Vietnam fueron las guerrillas VC (Viet Cong: comunistas vietnamitas), de base rural o en pueblos que disfrutaban de casi tres décadas de experiencia en guerra no convencional. Lo que les faltaban eran armas modernas, apoyo aéreo, y sofisticaciones técnicas. El VC fiaba más en su astucia, rudeza y experiencia de combate. El VC y sus predecesores del Viet Minh, quienes expulsaron a los franceses de Indochina a mediados de los 50, sabían que las batallas convencionales podían darles un número de bajas excesivo; y que una guerra prolongada de ataques por sorpresa, junto con la educación política de las masas, les allanaría el camino a la victoria. Actuando en base a estos dos principios, querían inflingir un alto número de bajas a las fuerzas norteamericanas y minar el gobierno de Vietnam del Sur. Dada la masiva superioridad de fuego enemigo, el VC reconocía que su infraestructura militar en el sur sólo podía sobrevivir bajo tierra. El sistema de túneles del VC, comenzado en la guerra contra Francia, se amplió gradualmente en los años 60 hasta que cubrió una buena parte de Vietnam del Sur. A nivel operativo los VC, se organizaron en líneas regulares, aunque las incursiones las ejecutaban pequeños comandos guerrilleros, se desplegaron formaciones más amplias contra objetivos militares mayores.

gento Batten, después de tres años de matar sabandijas vietnamitas. Flowers bebió con él la última noche. Batman emitió un veredicto sobre el teniente. Flowers había tomado la determinación de emular la dureza y valor de su sargento, pero Batten no se había dejado engañar.

«No eres un Seis matador y ése es tu problema. Eres bastante bueno, el mejor Seis que he tenido nunca, pero siempre hay algo que lo jode. Charlie (el Viet Cong) no ha matado a una Rata desde hace algún tiempo. O bien él te hace caer o lo que es peor, te haces caer tú mismo.»

Batten abandonó el ejército al desestimarse su petición última de volver a Vietnam.

Su reemplazo en la formación de Ratas fue Peter Schultz. Era un sargento, miembro de demoliciones, pero muy fuerte y de 1,80 m de estatura: un físico poco apropiado para Rata. Sin Batten, Flowers estaba más expuesto, y recaía sobre él más trabajo y más responsabilidad. Encabezó una misión tras otra, pero comenzó a minarle la fatiga, y con ella el temor. En un túnel, el enemigo colocó una gran mina que lo enterró por completo. Le llevó cinco minutos al sargento Schultz sacarlo, inconsciente.

El fin llegó a final de julio de 1969. Flowers y las Ratas estaban en una misión en el Triángulo de Hierro, donde se descubrió un campamento base del VC en construcción, con cestas tejidas y palos para sacar la tierra de los pozos de acceso. Las Ratas exploraron una sucesión de agujeros en que habían buscado refugio los VC al entrar las tropas USA en la zona.

Flowers se dio cuenta de que salvo él todos los miembros de la formación de ratas habían estado en un túnel. Schultz se ofreció para ir, pero como oficial al mando, Flowers sabía que tendría que asumir él la parte más peligrosa del trabajo. Se lanzó en primer lugar una granada por el pozo, pero las Ratas sabían que era poco más que un gesto de precaución ruidoso: los excavadores de túneles del Viet Cong tenían años de experiencia en esquinas de túneles de protección.

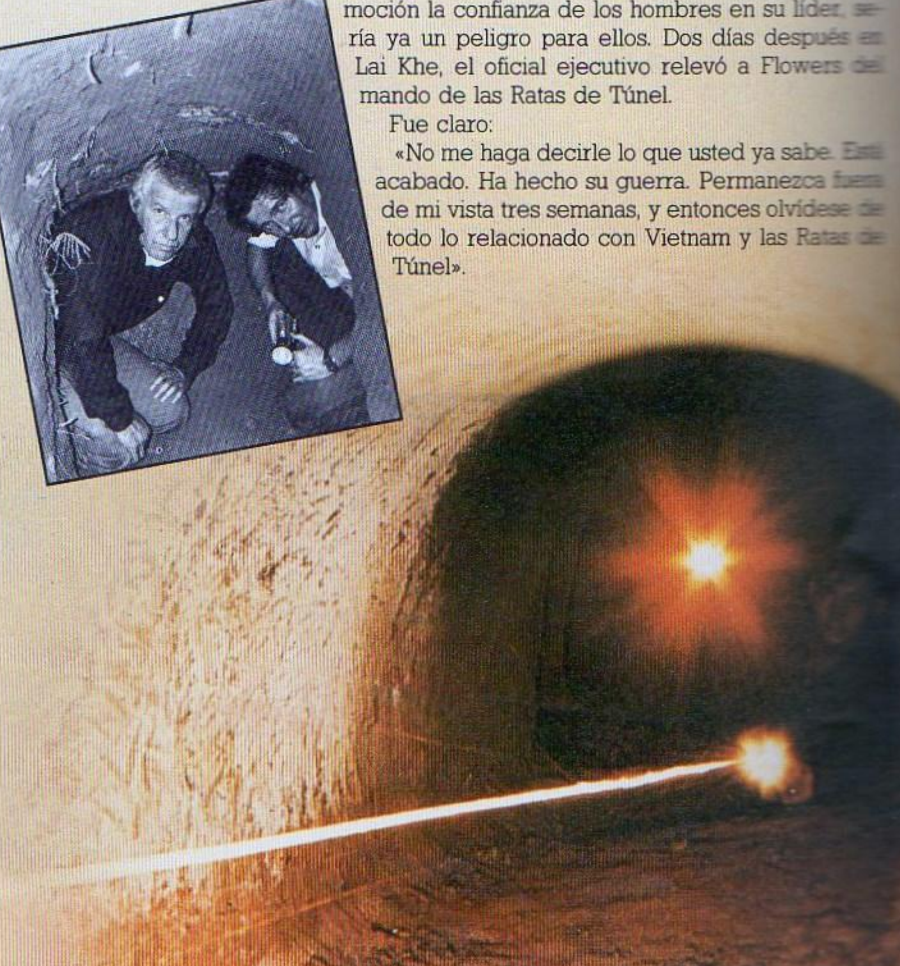
Flowers fotografió al enemigo de rodillas, con sus AK47 disparando en furiosas ráfagas

El agujero tenía unos 5 m de profundidad y se curvaba hacia un lado en la parte inferior. Flowers sabía que no estaba conectado a ningún otro túnel de forma que si su teoría era correcta, el Viet Cong debía estar esperándole. El teniente mandó a por una «silla suiza», una plataforma colgante de tiras para hacerle descender en el agujero. Dos Ratas sujetarían las cuerdas para hacerle descender hasta un metro y medio del final, y entonces, a una señal, le soltarían para sorprender al enemigo agazapado. Flowers valoró fríamente la situación: sería el cara a cara tantas veces esperado.

Sus hombres le miraron asustados. Schultz le ofreció una segunda pistola, pero él la rechazó ordenando que estuviera cargada y lista para lanzarla. Si oyeran disparos que no fuesen de su pistola, se la lanzarían.

Flowers comenzó a descender. El miedo le atenazaba, el mismo miedo que se apoderaba de todo joven soldado, cuando sabía que su vida podía haber terminado tras unos pocos y fugados segundos. Al pensar en su vida, se le reapareció la imagen de Batman, para decirle: «Lo joderás, lo joderás». Sus pies y sus hombros rozaban los lados del pozo, haciendo caer trozos de tierra que le delatarían.





Arriba: la «señal de bienvenida» colgaba sobre el refugio de las Ratas de Túnel, 1.er Batallón de Ingeniería. Extremo inferior: con su luz iluminando la lobreguez de un túnel, una Rata de Túnel utiliza un trazador especial montado en su pistola. Se necesitaba una gran rapidez de reflejos y puntería en el trabajo de las Ratas. Abajo: dos periodistas exploran un túnel del Viet Cong que se conserva en el distrito de Cu Chi, el santuario guerrillero cercano a Saigón.

El teniente sabía que su única posibilidad de sobrevivir sería matar a su enemigo con el primer disparo de su pistola. Quería darle en la cabeza: un disparo en el cuerpo no afecta al adversario lo bastante como para evitar que dispare su AK-47. Flowers descendía puesto de lado, con su brazo izquierdo sobre el pecho y su hombro derecho encorvado para protegerse su sien y minimizar las heridas que iban a producirle. Al metro del suelo del túnel, le hizo a Schultz la señal de que soltase la cuerda.

Flowers llegó al suelo disparando con su pistola. El primer disparo atravesó la frente del VC, el segundo su mejilla, el tercero su garganta y el cuarto, quinto y sexto se hundieron en su cuerpo. Con el cerebro congestionado por la sangre, Flowers continuó apretando el gatillo, golpeando las cámaras vacías de su revólver. Schultz oyó los disparos e instantáneamente lanzó la pistola cargada de Rata Seis. El revólver tracateó en el pozo.

La nube de humo de cordita inundó el aire viciado del túnel. Flowers se quedó aturdido frente a él, sin creer lo que su mente había producido. No había allí ningún soldado enemigo, ningún adversario con un rifle, sólo una pared blanca con seis agujeros claramente agrupados en la tierra. Seis y la ley sagrada de las Ratas del túnel decía que sólo tres. El sargento Schultz y los otros miraban absortos el pozo. La Rata Seis se había enfrentado al enemigo. En la cabeza de Flowers, la imagen de Batman reía.

Nadie dijo nada cuando sus hombres, sacaron a Flowers del agujero pero todos sabían lo que había pasado. Las mismas reglas de Flowers se le aplicarían a él de forma tan estricta como a cualquier otra Rata de Túnel. Schultz fue el oficial ejecutivo del batallón y le contó el incidente. Había sufrido una conmoción la confianza de los hombres en su líder, sería ya un peligro para ellos. Dos días después en Lai Khe, el oficial ejecutivo relevó a Flowers del mando de las Ratas de Túnel.

Fue claro:

«No me haga decirle lo que usted ya sabe. Está acabado. Ha hecho su guerra. Permanezca fuera de mi vista tres semanas, y entonces olvídese de todo lo relacionado con Vietnam y las Ratas de Túnel».

Derecha: «Humphrey» el Westland Wessex HAS Mark 3, del *HMS Antrim*, se utilizó para rescatar a una patrulla de reconocimiento del SAS inmovilizada por una gélida ventisca en el glaciar Fortuna; en Georgia del Sur. Abajo: Marines de «Mighty Munch», como se conoce a la Compañía M, del 42.º Comando, tras la reconquista de la isla.

En abril de 1982, bastantes semanas antes de los desembarcos principales en San Carlos, los hombres de la Compañía M, 42.º Comando, RM, recibieron la misión de reconquistar la isla de Georgia del Sur

OPERACION PARAQUET



GEORGIA DEL SUR

El 3 de abril de 1982, tras derrochar esfuerzos en la defensa de la isla, la pequeña pero valiente guarnición de los Royal Marines se rindió a las fuerzas argentinas. Los soldados británicos fueron suplantados por dos destacamentos de marines argentinos, con base en los asentamientos de Leith y Grytviken: el resto de la isla era tremendamente inhóspita, considerándose imposible establecer puestos más avanzados. Situados a unas 300 millas náuticas de la Malvina Este, Georgia del Sur, era para los británicos un objetivo adecuado como medida de represalia contra los argentinos. Su captura satisfaría las cada vez mayores demandas británicas de acciones concretas, y estaba fuera del alcance de la aviación argentina. Si continuasen las hostilidades, sería un punto de reaprovisionamiento para los barcos que vinieran desde el este. Además, proporcionaría refugio a los barcos atrapados en las frecuentes tormentas del Atlántico Sur, y se propuso como base para ultimar el entrenamiento. El 7 de abril, el Almirante John Fieldhouse recibió órdenes de organizar la recaptura de la isla. Se le dio a esta tarea el nombre de Operación Paraquet, una forma disimulada de pronunciar «parakeet» («periquito»). Sin embargo, el grupo de tarea, formado por el comandante general Moore, comandante de tierra de Fieldhouse, rebautizó inmediatamente la operación como Paraquat, como el potente herbicida. Los hombres seleccionados para la operación eran de la Compañía M, 42.° Comando, Royal Marines (cuya insignia se muestra arriba), el Escuadrón D del 22.° Regimiento del SAS, y 2.ª Sección del Escuadrón Especial de Botes.

El sábado, 3 de abril de 1982, el comandante Guy Sheridan, recibió la orden urgente de partir. Había estallado la crisis de las Malvinas y como segundo en el mando del 42.° Comando Royal Marines, tenía mucho que hacer para dejar listo para operaciones al Comando. El 6 de abril su oficial jefe, teniente coronel Nick Vaux le dijo que preparase una fuerza para una operación separada en Georgia del Sur.

La fuerza de los Royal Marines comprendería una Compañía M bajo el mando del capitán Chris Nunn, una sección de morteros de 81 mm bajo el mando del sargento Day, dos secciones de Compañía Recce bajo el mando del sargento Napier, y una sección de ingenieros de asalto bajo el mando del cabo Bath. También tomaría dos oficiales de la Naval Gunfire Support Forward observation (observación de Avanzada, Apoyo de la Artillería Naval) —N6SFO— y un consejero N6SFO de la Batería de Observación de Avanzada, 148 comando, RA y un pequeño equipo médico bajo el mando del cirujano teniente Crispin Swinhoe.

El 9 de abril, la fuerza se embarcó en 2 VC10, para unirse a los barcos del grupo de Tarea anclado en la Isla de Ascensión. El buque insignia era el *HMS Antrim*, al mando de la fragata *HMS Plymouth*, y en tanque RFA Tidespring; a éstos se les unieron más tarde el buque patrulla de hielo *HMS Endurance*. A bordo del *Tidespring* había dos helicópteros Mark 5, reservados para infiltrar la fuerza principal en Georgia del Sur. Listo el grupo, se encontró en el mar con el 2SBS y el Escuadrón B, 22 SAS, que había navegado ante ellos en el RFA Fort Austin.

Las órdenes del comandante eran reconquistar las ciudades de Grytviken y Leith, para neutralizar las comunicaciones argentinas de la zona, capturar o matar al personal militar argentino y arrestar y trasladar a los civiles argentinos. Todo esto había que conseguirlo con mínima pérdida de vidas y de daños a la propiedad. Para alcanzar estos objetivos, el comandante sabía que sería necesario efectuar reconocimientos encubiertos en las zonas críticas de la isla, para saber la fuerza y las posiciones del enemigo. Por eso, encomendó el reconocimiento de Grytviken y Punta King Edward a 2 SBS y la de Husvik, Stronness y Leith al Escuadrón D.

El 15 de abril recibieron la orden formal de hacer efectivas las operaciones planificadas para la reconquista de Georgia del Sur. Todas las unidades se pusieron a punto, mientras navegaban hacia la isla y el comandante encomendó a Chris Nunn la tarea



de preparar una fuerza de reacción rápida a partir de la Compañía H, que navegaba ahora en el *Tidespring*, para que estuviera preparada a asistir a los equipos de reconocimiento SAS y SBS en caso de dificultad.

El tiempo empeoraba rápidamente a medida que se aproximaban a la isla, y al final el viento aumentó, del suroeste, a galerna de Fuerza 9.

El primer reconocimiento lo efectuó la Compañía de Montaña del Escuadrón D, al mando del capitán John Hamilton, pero hasta las 9 horas del 21 de abril no fue posible el descenso desde helicóptero. Los dos Wessex Mark 5 y Wessex Mark 3, salieron del *Antrim* a las 10 horas para realizar un viaje de 50 km, pero se vieron obligados a volver sin poder efectuar el aterrizaje. Lo intentaron de nuevo a las 13 horas y, esa vez, la compañía aterrizó sin problemas en el glaciar Fortuna. Los dos helicópteros volvieron sanos y salvos en medio del viento, que había subido ya a Fuerza 10 y fueron asegurados en sus hangares, en las cubiertas sacudidas por fuertes cabeceros. Con las últimas luces y el viento a 70 nudos, el 2 SBS envió sus Wasp del *Endurance* al Valle Sörling.

Abajo: el capitán Chris Nunn, comandante de la Compañía M, con el teniente cirujano Crispin Swinhoe, el médico del grupo de tarea.

Arriba: uno de los helicópteros Westland Weesex Mark 5, que se estrelló en el glaciar Fortuna mientras rescataba del hielo a una patrulla del SAS, en condiciones climatológicas atroces.

Arriba: Marines del Mighty Munch en el aeródromo de Wideawake en la Isla de Ascensión esperan la salida. Izquierda: los hombres y su equipo suben a transportes ligeros para abordar los barcos.

PERTRECHANDOSE PARA PARAQUET

Comenzando la preparación de la Operación Paraquet al inicio de las hostilidades con Argentina, los primeros preparativos fueron extremadamente delicados. Tanto que cuando el cuerpo principal del 42 Comando salió el 7 de abril, para navegar hacia las Malvinas a bordo del SS Camberra, la Compañía Mse oculto en el gimnasio del campamento de Bickleigh, a las afueras de Plymouth, prohibiéndoseles mostrarse en público e incluso llamar por teléfono. Sólo entonces les informó el teniente coronel Nick Vaux de su inminente operación.

Antes de abandonar Reino Unido, el comandante Sheridan señaló la Isla de Ascensión para pedir un campo de tiro en que sus hombres pudieran reajustar sus armas. Al cambiar el viaje, los SBS construyeron un campo de unos 27 metros para su uso.

Aunque al comandante Sheridan se le informó de forma no oficial que un elemento del Escuadrón D, 22 SAS, iba a participar en la operación, hasta que no hubieron trasladado su equipo ártico y de montaña desde el aeródromo de Wideawake al Antrim no recibió una nota escrita a mano, entregada mediante helicóptero, confirmando que todo el escuadrón estaba bajo su mando. Puesto que el Mountain & Artic Warfare Cadre de los Royal Marines no estaban disponibles para realizar este reconocimiento en la isla, esta tarea la compartieron el SAS y el SBS.

El silencio en la sala de operaciones era mortal, mientras esperaban la primera indicación del vigía de señales, de contacto con las dos patrullas. No se oyó nada hasta las 11 horas del jueves 22 de abril, cuando se recibió una débil señal de John Hamilton, en el Glaciar Fortuna.

Pedía la evacuación inmediata de su patrulla e informaba que debido a la ventisca huracanada, eran inminentes las bajas. Los hombres no habían sido capaces de desplazarse con sus enormes cargas, del punto en que se les había despositado el día anterior, y que la galena había convertido sus tiendas en harapos. El viento bajó a fuerza 7, pero la cubierta de nubes estaba baja, y seguía habiendo frecuentes nevadas. A las 11,15 horas el Wessex Mark 3, pilotado por el teniente comandante Ian Stanley despegó guiando a los dos helicópteros Wessex Mark 5 al Glaciar Fortuna. En aquel terrible clima no pudieron localizar a la patrulla y volvieron al *Antrim* para cargar combustible. Volvieron a la búsqueda y vieron a la patrulla por un agujero entre las nubes; descendiendo rápidamete al glaciar, sacaron a la patrulla de su posición en el hielo. Entonces ocurrió la catástrofe.

Al despegar los dos Wesses 5 para seguir al Mark 3 a través de las nubes, uno chocó contra el glaciar. El accidente fue presenciado por el otro Mark 5, que volvió, aterrizó y rescató a la tripulación y pasajeros que habían sobrevivido milagrosamente al choque. Con bastante carga, el Mark 5 despegó, pero perdió también su horizonte en las nubes y se estrelló. Mientras, el Mark 3 volvió al *Antrim*, sin conocer lo sucedido a las otras dos naves. No se sabía el número de bajas, pero lo cierto es que si hubo supervivientes, no sobrevivirían por mucho en las gélidas ventiscas.

En un brillante y notable vuelo, Ian Stanley volvió con su helicóptero al *Antrim*

Hasta las 15,00 horas, Ian Stanley no pudo sálir en su Mark 3 para buscar a los 13 hombres perdidos, y una media hora después, estableció contacto por radio para decir que los había encontrado y que todos estaban vivos. Hubo un suspiro de alivio y alegría a bordo. Lo que no sabían en ese momento es que él había decidido cargar a los 13 y hacer un solo viaje.

Cargar sólo a la mitad habría condenado a los que se quedaban a graves daños por el frío, e incluso a la muerte si no conseguía volver a localizarlos con aquel tiempo atroz.

Así que los 13 hombres se apelotonaron en el viejo Wessex y en un vuelo notable y brillante, Ian Stanley llevó de vuelta al *Antrim* a sus pasajeros, helados y exhaustos.

Había pasado momentaneamente la ansiedad, y había sido para todos un gran alivio que no se hubieran perdido vidas, pero el comandante, con sus dos únicos helicópteros de transporte ahora inútiles en el glaciar Fortuna y aún sin ninguna información sobre la disposición de las fuerzas argentinas en la isla, parecía encontrarse más lejos de su objetivo que nunca. Todavía no había noticias de la patrulla SBS cuando se sentó esa tarde con el comandante Cedric Delves, comandante del Escuadrón D, para planificar su siguiente movimiento.

Llegaron a la conclusión que el horrible tiempo, que estaba con galerna de Fuerza 7, había dado *cobertura* suficiente para que las operaciones restantes del día quedaran protegidas. Su Compañía de Botes estaba a bordo del *Antrim*, así que planificaron juntos un apresurado plan para mandar a la



Operación Paraquet

Georgia del Sur, abril de 1982

La Operación Paraquet —la recaptura del Georgia del Sur— se lanzó el 22 de abril de 1982, con la infiltración de un equipo de reconocimiento del SAS en el glaciar Fortuna. Pronto desembarcaron más equipos SAS y SBS tras ellos, y a las 14,45 del 25 de abril, comenzó la invasión general con el desembarco de una fuerza combinada de marines y soldados del SAS cerca de Grytviken.



Arriba: un avión Nimrod lanza al mar la orden de comienzo de la Operación Paraquet, cerca del *Antrim*. Izquierda: miembros de la Compañía M, avanzan separados en Hestesletten. Abajo: el comandante Sheridan en la isla.

Compañía, sigilosamente, a la Bahía Stromness. Desde allí, continuaría en botes hinchables Gemini a la Isla Grass, y llevarían a cabo la misma misión que había encomendado antes a la Compañía de Montaña.

A las 3,30 horas del viernes 23 de abril, el *Antrim* se desplazó lenta y silenciosamente bajo el cielo estrellado al exterior de la bahía Stromness. Se descendió al agua a los 5 Gemini y sus ocupantes. Los gemini giraron en torno al barco antes de dividirse en dos grupos, en dirección a la Isla Grass. Mientras desaparecían en la negrura de la noche, el comandante pudo observar la bahía de Leith por el visor nocturno. Se veían luces en la vieja factoría ballenera, que se desvanecieron pronto, al adentrarse el *Antrim* en mar abierta.

A las 7 horas de esa misma mañana se transmitió un mensaje del oficial de mando a la Compañía de Botes, para decir que dos de los cinco botes, y sus ocupantes, se habían perdido. El resto se estaba acomodando en la costa y en la isla Grass. El comandante tuvo que comprender que se había perdido el secreto de la operación Georgia Sur completa, y que era bastante posible que los botes y los seis hombres que faltaban hubieran caído prisioneros de los argentinos. Por segunda vez en 24 horas se las veía con una catastrofe de importancia.

La Marina estaba cada vez más preocupada por la posible presencia de un submarino, pero en ese momento Cedric Delves y Guy Sheridan estaban preocupados, sobre todo, en la búsqueda de los hombres del SAS que faltaban. Poco después despegó el Wessex Mark 3, pilotado de nuevo por Ian Stanley, para explorar la zona del mar de la Isla Jason, en la esperanza de encontrar los 3 botes. A las 10,30 horas volvió con 3 soldados. Su bote lo había desbaratado el mar, y a pesar el frenético remar de los hombres, lo había arrastrado 11 km hacia el este.

Los había izado el helicóptero y el último hombre había pinchado el gemini hinchable para hundirlo. Como empeoraba el tiempo, no era posible buscar el otro bote.

Pero aún habrían de llegar más noticias malas. Al principio de esa tarde recibieron un mensaje del 2 SBS para decir que durante la noche, una fuerte galerna del noroeste había lanzado grandes trozos de hielo desde el mar sobre la Bahía Cumberland East, y que sus hinchables se había perforado al intentar llegar a Punta Dartmouth. Habían conseguido volver a la costa, pero necesitaban ahora mis botes para continuar con su misión. Si eso no era posible, pedían se les recogiese e infiltrase en otro lugar.

A las 3,00 horas de la mañana del 24 de abril, el comandante del *Antrim*, capitán Young, ordenó a su grupo limpiar la isla y establecer un punto de cita 360 km al norte, donde pudieran repostar del *Tidespring*, al que se había unido ahora el RFA Brambleleaf.

Los tanques prestaban atención al aviso de submarino y se quedaban bien fuera de la vista. Mientras la Marina planeaba como enfrentarse con el submarino, el comandante recibió más presiones de Londres para actuar, pero aguardaba hasta tener datos seguros de las fuerzas del enemigo y su distribución. Esa tarde establecieron rumbo, a 22 nudos, para volver a Georgia del Sur y verselas con el submarino, uniéndoseles en el camino el *HMS Brilliant* una de las más modernas fragatas antisubmarino de la Marina. Para gran alivio del comandante, vieron dos helicópteros Lynx en su cubierta de vuelo, comprendiendo que de nuevo era posible el asalto con submarinos. El *Tidespring*, mientras, con la Compañía M, ponía rumbo para unirse más tarde al grupo principal.

Al comienzo de la mañana del 25 de abril los helicópteros del grupo de Tarea se enfrentaron al submarino argentino, el *Santa Fé* y le produjeron suficientes daños como para obligarle a buscar la relativa seguridad de Gytviken. Fue un gran éxito, y el comandante comprendió que había llegado el momento de actuar si se quería continuar en ese clima y mantener con firmeza la iniciativa de su parte.

El comandante supuso que si los marinos del *Santa Fé* saltaban a tierra se desplegarían en defensa de Punta King Edward, así que era vital que se desplazaran inmediatamente para desembarcar y explotar la desmoralización del enemigo.

El comandante Sheridan revisó las posiciones de las unidades de combate del grupo de tarea. El *Tidespring* estaba a 360 km en mar abierta con la Compañía M. Tenía el 2 SBS y una compañía SAS del *Endurance* y otra Compañía SAS del *Plymouth*, pero el *Endurance* estaba hacia el sureste, enfilando a Bahía Hound, y el *Plymouth* no admitía aterrizajes de los helicópteros Wessex o Lyns en su cubierta de vuelo. Esto significaba que su fuerza inicial de desembarco debía salir del *Antrim* y el posterior despliegue de tropas tendría que sacarse de los otros dos barcos. Tenía 65 hombres del *Antrim*, aumentados a 75 al sumarles su destacamento de los Royal Marines propios, bajo el mando del Sargento Kendall. Esta fuerza era la mitad de la estimada del enemigo, un proporción de dos a uno. No era la situación más favorable, pensó, pero era una jugada arriesgada que había que probar.

Mientras Chris, Nunn organizó a los 75 hombres en tres pequeñas compañías de 20 hombres cada una, y un pequeño elemento de comando para el comandante, éste se sentó en la sala de operaciones para preparar sus órdenes. Su consejero NGSFO, teniente coronel Keith Eve, preparó un plan de fuego basado en el uso de cañones gemelos de 114 mm del *Antrim* y el *Plymouth*. El plan del comandante era desembarcar la primera oleada, es decir, la Compañía 19, 22 SAS, bajo el mando de Cedric Delves, mediante helicópteros Wessex Mark 3 y dos Lynx sobre Hesteslettar una zona llana de morrena glaciar a unos 4 km de Grytviken. Después, dos pequeñas compañías de fusileros al mando de Chris Nunn y un oficial SBS se abrirían paso hasta la costa utilizando los mismos helicópteros, el CE táctico, el equipo medico y él mismo viajarían en el último aparato tras despolear los morteros de 81 mm. Su plan incluía también que un oficial NGSFO se sumará a la primera oleada, y que otro fuera en helicóptero a dirigir el pre-bombardeo. Quería también que el 2 SBS y las dos compañías SAS del Emdurance y el Plymouth aterrizaran en helicóptero en el Paso de



Arriba: los marines del 42.° Comando inspeccionan armas argentinas capturadas tras la rendición de la guarnición. Arriba, a la derecha: el glaciar Neumayer de Georgia del Sur, visto desde la cabina del helicóptero. Derecha: los Marines esperan sobre el muelle de Grytviken mientras los buzos valoran los daños bajo la línea de flotación del submarino argentino *Santa Fe*. Extremo inferior: prisioneros argentinos congregados en King Edward Point sobre la Bahía Cumberland East.



COMANDANTE
GUY SHERIDAN

Guy Sheridan se alistó en los Royal Marines en 1940, y tras completar el curso de oficiales en el Centro del entrenamiento de Mandos en Lympstones se le destinó en servicio con el 45.° Comando, en Aden. Tras volver en 1962, pasó por los cursos de entrenamiento especializado para la guerra en el Artico y en la montaña.
Sheridan se unió entonces al 40.° Comando, para servir en Malasia y Borneo. Aparte de servir con los Royal Marines, sirvió en el Ejército del Sultanato de Omán de 1968 a 1970, al mando de la compañía Arab/Beluch durante un año en la provincia de Dhofar con el regimiento Muscar. En 1972 se le confió el mando de Cuadros de Guerra Artica y de Montaña, hasta 1974. Tras nuevos entrenamientos en Camberley y Brackenll, sirvió durante dos años y medio en la Misión de Entrenamiento Militar Británico en Irán. Durante la crisis de las Malvinas en 1982, Guy Sheridan era el segundo en la cadena de mando del 42.° Comando, al mando de las fuerzas de desembarco que reconquistaron Georgia Sur. A continuación se unió a su Comando durante el resto del conflicto, y fue condecorado por la Orden del Imperio Británico, por su distinguido servicio en la campaña. Ahora es teniente coronel. Sheridan representó a Gran Bretaña en el Campeonato Mundial de Biatlon, en Finlandia, 1971, como miembro del equipo entrenado para los juegos olímpicos de invierno.
marchas con esquíes en las montañas de Zagros, en Irán, el Himalaya occidental y las montañas de Machenzie en el Yukón, Canadá.

Valle Bore, una vez aseguradas las subidas de Monte Brown. Su tarea particular sería desplazarse a los altos por encima de Gytviken y Punta King Edward y proporcionaran cubierta de fuego para el avance, para establecer comunicación de Monte Brown a Punta King Edward a través de Gytviken.

Este plan se presentó al comandante del grupo de Tarea a las 10 horas pero quería consultar con el capitán del *Balliant* y los pilotos de helicópteros tras la acción del submarino, antes de decidir la hora H.

Pasaron tres horas antes de que esto ocurriera, y el comandante comenzó a ponerse nervioso, teniendo que el enemigo, reforzado ahora por la tripulación del submarino, utilizara ese tiempo para organizar defensas adecuadas en Grytvikur y Punta King Edward. Hasta las 13,00 horas no se acordó definitivamente la hora H, a las 14,45. El comandante dio sus órdenes, que incluían un plan de fuego a las 13,45 horas y emitió las órdenes por radio al 2 SBS y las dos Compañías SAS para su desembarco en el Paso del Valle Bore.

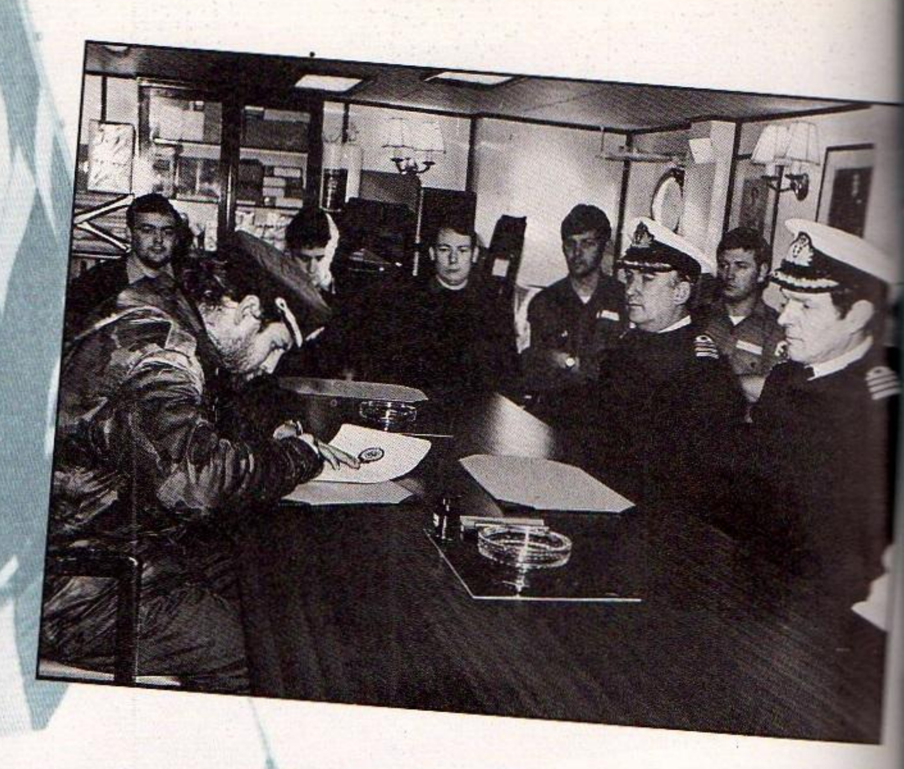
Habría unos cinco minutos de vuelo desde el *Antrim* al lugar de desembarco acordado (LS) en Hestesletten, volando cerca de la costa sur de la Bahía Este Cumberland, y pasando sobre Punta Dartmouth y el Fiordo Moraiñe. Cargaron uno a uno los tres helicópteros en la cubierta de vuelo del *Antrim*, y a la H-10 dispararon la primera salva de obuses de 114 mm desde el *Plymouth*. Este bombardeo dirigido por un oficial NGSFO, a bordo de un helicóptero Wasp del *Endurance*, tenía como fin neutralizar las subidas a Monte Brown, que dominaban todo Hestesletten. A la hora H, las 14,45 horas, los tres helicópteros y con las puertas abiertas y cargados hasta reventar con la Compañía 19 salieron en formación. Simultáneamente, los cañones de 114 mm del *Antrim* lanzaron su bombardeo devastador sobre el lugar de desembarco para neutralizar la zona, para a las 05,00 horas cambiar su objetivo a las subidas del Monte Brown.

La misión de la Compañía SAS era asegurar el lugar de desembarco para la primera en llegar de las pequeñas Compañías de los Royal Marines. Entonces avanzarán para asegurar la cresta escalonada que descendía hasta el mar desde la cumbre de Monte Brown. Esta cresta dominaba Hestesletten, y al llegar la 19.ª Compañía, al lugar de desembarco, los obuses del barco diluviaban sobre ella.

Al fin estaban en la cota. Cuando Ian Stanley informó que se había efectuado el desembarco sin resistencia, el comandante Sheridan supo que habían recorrido la mitad del camino en la reconquista de la isla. Al mirar hacia el noreste, se veía un km. de suelo nivelado, pedregoso, cubierto en algunos sitios por grandes matas de hierba, estrechándose hacia las escalonadas pendientes que desembocaban en la cresta de Monte Brown. Supuso el comandante que todo esto era terreno muerto para el enemigo, que creía agrupado dentro y en torno a Grytviken y a la Base de Exploración Antártica (BAS) británica, en Punta King Edward. Un pequeño río, conocido como río Pingüino, corría a los pies de las laderas hasta el mar, y tenía unos 15 metros de ancho.

Estaba claro que no había ningún enemigo en esas laderas y que si lo había antes, el bombardeo de obuses de 114 mm había hecho su trabajo. Pero cuando llegó el comandante en la última oleada de helicópteros, se sorprendió al ver a la Compañía SAS aún en la LS. Enfadado les mandó que cumplieran su misión, lo cual hicieron tras disparar dos misiles Milan sobre la cumbre de la montaña y vérselas con una manada de elefantes marinos que bloqueaban el paso a las orillas del río Penguin.

Nadie les había disparado un tiro y poco después, la Compañía había escalado la cresta esquistosa del Monte Brown. El cabo Stannett, el soldado de señales y el equipo médico sintieron la dureza de la subida en sus propias piernas. Mientras las otras dos Compañías se habían desplegado y avanzaban a la derecha y detrás del comandante. Uno de sus NGSFO, el capitán Chris Brown, ahora en Punta Dartmouth dirigía el fuego naval sobre la zona pelada y rocosa que separaba la cresta y Punta King Edward.



Arriba: el comandante de la guarnición argentina en Georgia del Sur, capitán Alfredo Astiz, firma el documento de rendición formal ante el capitán David Peutreath, del *Plymouth*, y el capitán Nicholas Baker, del *Endurance*. Aunque Astiz se había ganado una dudosa reputación mientras servía a su gobierno en el continente, finalmente se le repatrió sin interrogarle. Como fondo: la bandera de la Unión Jack y la blanca de la Royal Navy, izadas sobre Georgia del Sur.

Era la tercera fase de su plan de fuego, destinado a desmoralizar a los argentinos con la trayectoria sobre la base BAS para explotar los obuses al otro lado de la ensenada del enemigo. Una vez sobre la cresta, observaron Grytviken y Punta King Edwards por los binoculares.

En la punta, al final de un muelle, estaba el submarino y numerosos marinos se movían en el casco y en el muelle. El comandante dirigió los binoculares más allá del asentamiento y vio un grupo grande y ordenado de personal, con uniforme azul y blanco, alineado en la costa con el mástil de la base BAS. En el mástil ondeaba la bandera azul y blanca de Argentina; entonces, el comandante vio una gran bandera blanca que colgaba de un edificio de más atrás. Una mirada a Shackleton Hose, un gran edificio del final de la base, reveló otra y había otra más cerca de la antena de radio. A través del agua llegaba el sonido distante de una canción patriótica y la realidad del momento se revelaba por sí misma. «Se han rendido» dijo Cedrid Delves.

Pidió al *Antrim* que navegase a la bahía y se preparase para darles cobertura por si fuera necesario. Cuando la compañía de Chris Nunn llegó a la cresta, formó a sus hombres en V para cubrir los tres kilómetros finales hasta Grytviken. Al día siguiente se rindió el pequeño destacamento enemigo de Leith, a las órdenes del capitán Astiz, sin disparar ni un solo tiro.

Georgia del Sur había vuelto a manos británicas sin bajas para los atacantes. Había 137 prisioneros enemigos, a los que se unieron al día siguiente 15 marines y 47 soldados de Leith. La única baja ese día, el 25 de abril, fue un marinero enemigo, que perdió una pierna en el primer ataque al submarino.

Habían cumplido su misión con un costo mínimo de vidas y daños materiales.

Los pilotos de la 2.ª Escuadrilla Naval Argentina, armados con el temible misil Exocet, participaron bravamente en la batalla contra los barcos de la Task Force británica

Al romperse las hostilidades entre Gran Bretaña y Argentina, los comandantes argentinos no perdieron el tiempo en planear ataques contra la flota británica. Las fuerzas operativas de transportes en ambos lados lanzaron sondas para encontrarse. Momentos antes del amanecer del 2 de mayo, el partaaviones argentino *25 de Mayo*, se colocó en posición para lanzar un ataque aéreo, a unos 370 km al noroeste de los barcos de guerra británicos.

Para consternación del comandante del grupo, contraalmirante Juan Lombardo, el viento, normalmente muy fuerte, estaba en calma, lo que significaba que los Skyhawks no podrían arremeter llevando una carga completa de fuel y bombas. Como se estaba haciendo de día, Lombardo dio orden al portaaviones y su escolta para que regresaran a aguas más seguras cerca del continente argentino hasta que mejorase el tiempo. Más tarde, durante el día, tras el hundimiento del crucero *General Belgrano* por el submarino nuclear británico *Conqueror*, la flota argentina estuvo permanentemente en alerta durante toda la guerra.

Con el «embotellamiento» de las fuerzas navales argentinas, la gran esperanza para asestar un golpe a la flota británica radicaba en el uso del misil Exocet de construcción francesa, en combinación con el reactor Súper Etendard. Sin embargo, la 2.ª Escuadrilla Naval de Caza y Ataque, a las órdenes del comandante Jorge Colombo, acababa de ser formada en noviembre de 1981 tras un período total de vuelo por parte de cada piloto de 45 horas, con el fin de familiarizarse con el aparato. El entrenamiento inicial en Francia no incluía el manejo del sistema de los medios de defensa. Poco habían hecho Colombo y sus pilotos antes del 31 de marzo cuando, mientras los infantes de Marina argentinos se pre-



COMANDO DE AVIACION NAVAL ARGENTINA

El orden de batalla para el Comando de Aviación Naval Argentina en las Malvinas consistió en las siguientes unidades y aparatos: 2.ª Escuadrilla Naval de Caza y Ataque (cuatro Súper Etendards operativos y uno para proporcionar recambios); 3.ª Escuadrilla Naval de Caza y Ataque (11 Skyhawk A-4Q); 1.ª Escuadrilla Naval de Ataque (cuatro Beech T-34C turbo-Mentors); 1.ª Escuadrilla Naval Antisubmarino (seis Trackers S-2E); 1.ª Escuadrilla Naval de Helicópteros (siete helicópteros Alouette y dos Lynx); 2.ª Escuadrilla Naval de Helicópteros (cuatro SH-3D Sea Kings); 1.ª Escuadrilla Naval Logística (tres Electras); y la 2.ª Escuadrilla Naval Logística (tres Fokker F-28). Arriba se muestra la insignia de la 2.ª Escuadrilla Naval de Caza y Ataque, la unidad que llevaba a cabo las misiones con Exocet.



Arriba, a la izquierda: todo el grupo de pilotos de la 2.ª Escuadrilla fotografiados durante el conflicto de las Malvinas. El cuarto por la izquierda es el jefe de la unidad, comandante Jorge Colombo. Izquierda: un Súper Etendard de la 2.ª Escuadrilla se dispone a aterrizar.

¡EXOCET!

paraban para desembarcar en las Malvinas, recibió la orden repentina de tener su unidad lista para entrar en acción con el misil Exocet.

El escuadrón sólo contaba con cinco misiles, y los técnicos franceses que se suponía iban a ayudar a poner en marcha la aeronave y los misiles, fueron retenidos a su llegada a Argentina. Eso llevó a Colombo y sus hombres a tenerse que defender por sí mismos.

Con el empleo de manuales franceses y teniendo que trabajar contrarreloj, el escuadrón se hizo operativo en dos semanas. Los pilotos se entrenaron fuera de Puerto Belgrano contra todo tipo de barcos, incluyendo los destructores tipo 42. Colombo investigó el posible empleo de los 1.250 m de pista de Puerto Argentino, marcando esta misma longitud en el campo aéreo de Espora. Las distancias de despegue y frenado fueron comprobadas con el aparato en una configuración de ataque. Con la pista seca, los aviones podrían haber aterrizado con un margen





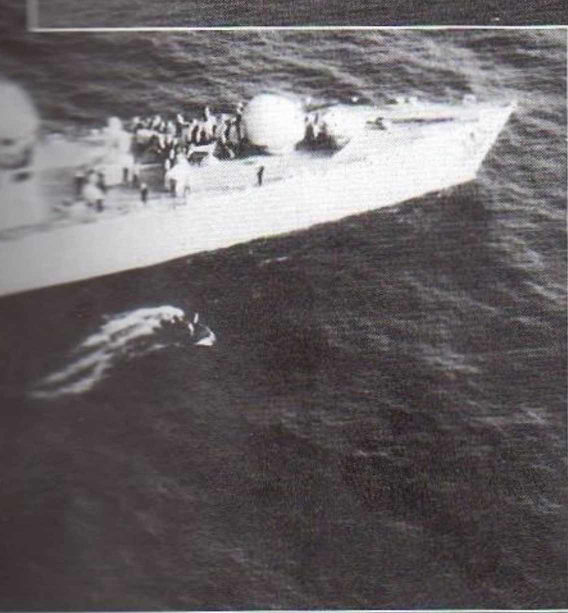
de seguridad muy estrecho. Sin embargo, los aterrizajes eran imposibles sobre una pista húmeda, a pesar de que los Súper Etendards podían despegar desde la pista en cualquier condición. Este era también el caso de los reactores de ataque de la Fuerza Aérea. Como resultado, el peligroso campo aéreo en Malvinas se consideró útil sólo como alternativa de emergencia.

El 19 de abril, los dos primeros Súper Etendards despegaron desde Espora hacia Río Grande en Tierra de Fuego, su base operativa si iba a tener lugar un conflicto armado con Gran Bretaña. Durante ese mismo período, otras fuerzas aéreas y escuadrones navales partieron hacia bases situadas en el sur de Argentina, incluyendo Río Gallegos, Santa Cruz, San Julián, Puerto Deseado, Comodoro Rivadavia y Trelew.

La primera misión Exocet fue llevada a cabo el 2 de mayo, cuando el comandante Colombo condujo un par de Súper Etendard de la 2.ª Escuadrilla desde Río Grande. Tras tomar altitud fuera de la costa, falló el primer intento de acoplamiento para reabastecimiento en vuelo desde un Hércules y los dos aparatos volvieron a la base con los misiles todavía en los lanzaderos. Con sólo cinco Exocets disponibles, Colombo no iba a arriesgar sus activos hasta que pudiera asegurarse razonablemente de que obtendría buenos blancos.

A primeras horas de la mañana del 4 de mayo, un SP-2H Neptune de la 1.ª Escuadrilla Naval de Reconocimiento comenzó a observar los barcos de guerra británicos. A las 7 horas y 10 minutos la tripulación contactó por radar por vez primera y consideraron que la concentración principal de barcos debía estar a unos 18 km al sur de Puerto Argentino. El Mando Naval Aéreo Argentino ordenó de inmediato una incursión de los Súper Etendard.

A las 9 horas y 45 minutos, el teniente comandante Augusto Bedacaratz y el teniente Armando Mayora despegaron desde Río Grande. Cada aparato contaba con tanques externos supletorios bajo el fuselaje y el ala de babor, y un sólo misil Exocet bajo el ala de estribor. Quince minutos después de haber partido, las aeronaves de ataque terminaron de llenar sus tanques de fuel desde un avión nodriza KC-130, y continuaron hacia el este a una altura media. Cuando se acercaban a la zona del blanco, los dos pilotos emplearon su mecanismo de alerta para determinar el horizonte del radar, y después comenzaron un lento descenso bajo ese horizonte hasta que estuvieron a sólo 15 m sobre el agua. Durante el des-



Las misiones del Exocet argentino fueron una ilustración formidable del sentido enormemente impersonal del desarrollo de la guerra moderna. Al lanzar sus misiles a millas de distancia del blanco, los pilotos de la 2.ª Escuadrilla (arriba, izquierda) sólo sabían que habían obtenido un tanto por los boletines de noticias que emitía la BBC. Durante el conflicto, dos barcos —*HMS Sheffield* (izquierda) y el *Atlantic Conveyor* (arriba)— fueron destruidos por los ataques del Exocet lanzado desde el aire.

SUPER ETENDARD

En 1979 la Fuerza Aérea Naval Argentina realizó un encargo de 14 Dassault Súper Etendards monoplazas para operar en portaaviones y una provisión de Exocets AM-39. El 26 de marzo de 1981, se llevó a cabo la entrega de la primera tanda de cinco aparatos con el fin de que los pilotos de la 2.ª Escuadrilla comenzaran a entrenarse. En noviembre estos aparatos fueron transferidos a la base principal del escuadrón en Espora y, seis meses más tarde, esos mismos aviones tomaban parte en la acción contra los barcos de la Task Force británica. Durante el conflicto, Francia cortó los abastecimientos de equipamiento militar a Argentina y la 2.ª Escuadrilla se vio obligada a «canibalizar» uno de los cinco aviones para poner en marcha los otros cuatro. El embargo francés significó también que los argentinos, que tenían muy poca experiencia en este tipo de avión, tuvieron que arreglárselas con manuales franceses para poder emplearlo armado con el misil Exocet. Sin embargo, existían fuertes rumores de que los técnicos franceses ya estaban en Argentina prestaron su ayuda en el proceso de adaptación. El Súper Etendard está reforzado con un turbojet SNECMA Atar 8K-50 de 5.000 kg de empuje y, llevando una carga normal de guerra, consigue una velocidad máxima de 1000 km/h a baja altura. El armamento consiste en dos cañones DEFA de 30 mm, en montaje interior, además este tipo de avión posee también fijaciones en el fuselaje y bajo las alas (4) para una gran variedad de armas, incluyendo lanzacohetes, bombas, misiles aire-aire y el misil Exocet AM-39 aire-superficie que es anclado en un punto bajo el ala de estribor.

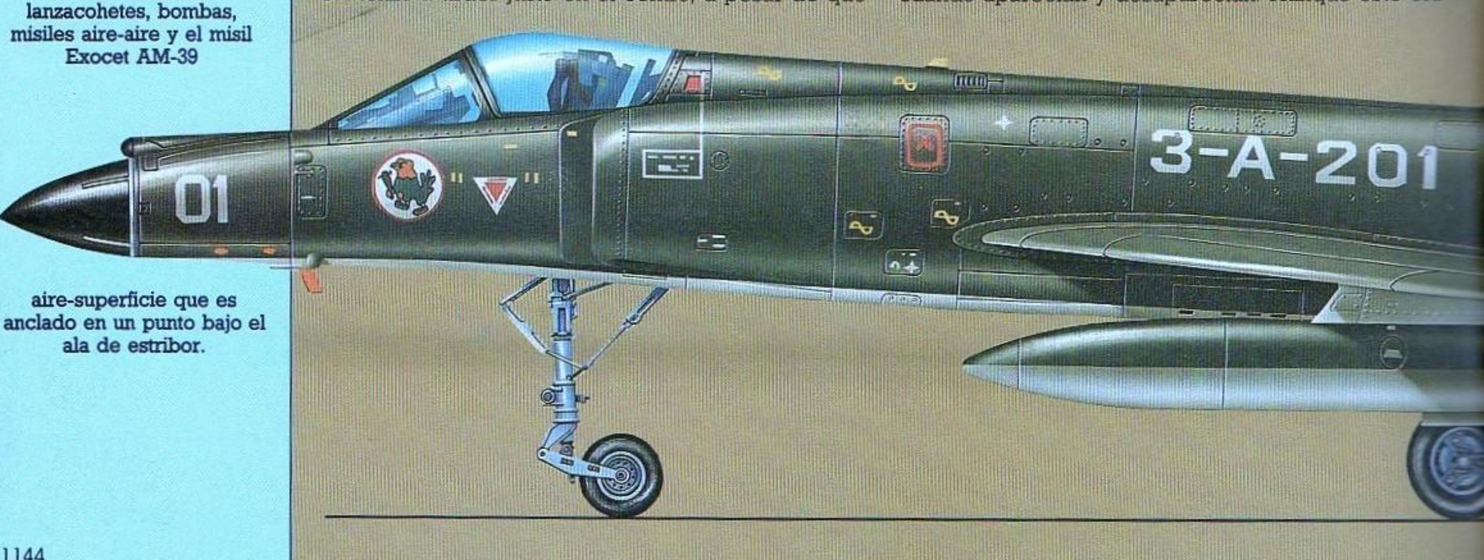
censo, se envió por radio información sobre el ataque y su posición a los hombres del Neptune.

Los dos pilotos mantenían contacto visual uno con otro, pero guardaban un estricto silencio tanto en la radio como en el radar, confiando en los partes poco frecuentes que daba el Neptune para computar su posición respecto al blanco. A las 10,50 horas el Neptune hizo su última transmisión —los pilotos podían dirigirse fácilmente al blanco por sí mismos desde ese punto. Poco después de eso, los Súper Etendard se elevaron a 40 m, encendieron los radares durante un momento con el fin de localizar las posiciones exactas del blanco frente a cada uno de ellos, lanzaron sus Exocet y se retiraron a gran velocidad. Esta era la moderna guerra absolutamente impersonal: ni siquiera el piloto tenía idea de a qué barco había dirigido su misil.

Uno de los misiles alcanzó al *HMS Sheffield*, que comenzó a arder justo en el centro, a pesar de que parte de la cabeza no llegó a detonar por completo. El fuego fue causado posiblemente por el motor de impulso del cohete del misil y las llamaradas que el calor produjo en la cocina del barco. Murieron 21 personas de una tripulación de 235 y, seis días más tarde, el *Sheffield* se fue a pique cuando era remolcado.

Los dos Neptune de la 1.ª Escuadrilla continuaron patrullando en busca de la flota británica, llevando a cabo algunas misiones anti-submarino, hasta el 15 de mayo. Para entonces, el viejo mecanismo electrónico de estos aparatos no aguantó ya más y quedó fuera de servicio.

Sin la ayuda de los Neptune, había de encontrarse una nueva forma de localizar los blancos para los Súper Etendard. Los oficiales navales y los del Centro de Operaciones en Puerto Argentino, se reunieron para intentar buscar otro modo de localizar a la flota británica. El almirante a cargo de las operaciones navales en las Malvinas encomendó a los efectivos a cargo de los radares en Puerto Argentino, la tarea de analizar los rastros de los Harrier que habían visto en sus pantallas. Los puntos en que habían aparecido los Harrier por vez primera, y los que desaparecían en los vuelos de retorno, se delineaban continuamente. La premisa era que el aparato no podía hallarse muy lejos de los portaaviones cuando aparecían y desaparecían. Aunque éste era



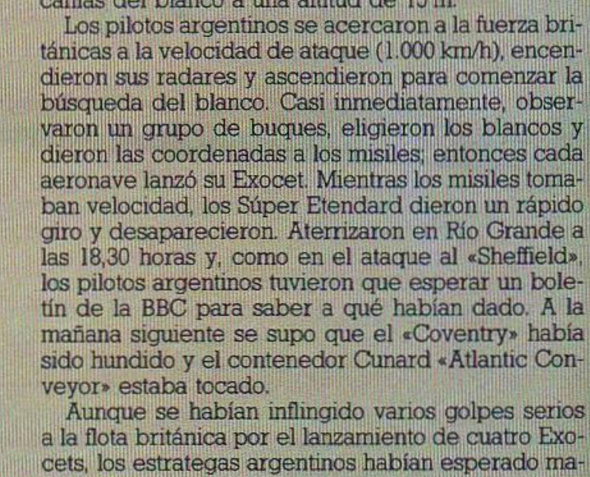
sólo un método aproximativo, los británicos se acababan de anticipar a dicha táctica. Se ordenó a los pilotos del Sea Harrier que descendieran bajo el horizonte del radar mientras estuvieran en las cercanías de los portaaviones, en un radio de 90 km.

Se observó un grupo de barcos, los blancos fueron designados y sus coordenadas dadas a los misiles

El 17 de mayo se dio la orden a un par de Súper Etendard de atacar la flota británica, empleando la información obtenida de los radares estacionados en la costa. Cuando los pilotos se elevaron para situar su blanco y disparar los misiles, no hallaron nada. Mejor que llevar a cabo una larga búsqueda en el radar, que habría descubierto su presencia de forma inevitable y habría tenido como resultado la intercepción por parte de los Sea Harrier, la pareja de aparatos abandonó la misión y regresó a Río Grande. Seis días más tarde, se intentó llevar a cabo otra misión con dos Súper Etendard contra barcos de guerra británicos al este de las Malvinas. De nuevo fallaron los pilotos y al no encontrar ningún blanco retornaron a su base con los Exocet.

Sin desanimarse por haber fallado en las dos misiones, los pilotos argentinos continuaron su búsqueda de blancos. Durante las primeras horas de la tarde del 25 de mayo, mientras los Skyhawk de la fuerza aérea argentina se hallaban atacando al *HMS Broadsword* y al *Coventry*, los pilotos del Súper Etendard, teniente comandante Roberto Curilovic y el teniente Julio Barraza, estaban a medio camino de su zona designada de blancos; el punto justo al este de donde desaparecieron los Harriers y Sea Harriers en las pantallas de radar de Puerto Argentino y donde debían hallarse el «Hermes» y el «Invencible».

Los pilotos argentinos dieron un rodeo de 220 km hacia el norte de las Malvinas para evitar ser vistos por los Sea Harrier, continuando hasta que se hallaron al noroeste de las islas, y después volvieron hacia el sur para comenzar sus ataques. Tenían confianza al tomar esta dirección inesperada y por mantener el silencio radio, en conseguir el elemento sorpresa; los dos aparatos continuaron su vuelo hasta que Curilovic sintonizó las emisiones secretas de los radares de los barcos británicos en su equipo receptor. El piloto que iba en cabeza husmeó por los alrededores hasta que estuvo frente a ellos, y entonces los dos comenzaron a descender hacia las cercanías del blanco a una altitud de 15 m.



Los pilotos argentinos se acercaron a la fuerza británicas a la velocidad de ataque (1.000 km/h), encendieron sus radares y ascendieron para comenzar la búsqueda del blanco. Casi inmediatamente, observaron un grupo de buques, eligieron los blancos y dieron las coordenadas a los misiles; entonces cada aeronave lanzó su Exocet. Mientras los misiles tomaban velocidad, los Súper Etendard dieron un rápido giro y desaparecieron. Aterrizaron en Río Grande a las 18,30 horas y, como en el ataque al «Sheffield», los pilotos argentinos tuvieron que esperar un boletín de la BBC para saber a qué habían dado. A la mañana siguiente se supo que el «Coventry» había sido hundido y el contenedor Cunard «Atlantic Conveyor» estaba tocado.

Aunque se habían inflingido varios golpes serios a la flota británica por el lanzamiento de cuatro Exocets, los estrategas argentinos habían esperado mayores éxitos, especialmente contra los portaaviones, preferiblemente el «Invencible», ya que sólo les quedaba un misil. Para dar el contrapunto al esfuerzo, se aprobó la única misió conjunta Fuerza Aérea-Armada de la guerra. Cuatro Skyhawks del Grupo 4, armado cada uno con dos bombas de 250 kg, vola-

Arriba, izquierda: Súper Etendard de la 2.ª Escuadrilla. Arriba, derecha: el ataque del Exocet el 30 de mayo fue un intento conjunto armada/fuerza aérea. El teniente Ernesto Ureta (el primero a la izquierda en la foto) y otros tres pilotos de Skyhawk del Grupo 4 volaron en ataques con los Súper Etendard. Al confundir el HMS *Avenger* con el portaaviones *Invencible*, Ureta atacó a la fragata, pero erró. Abajo: el avión de ataque monoplaza Súper Etendard de fabricación francesa.

El ataque del Exocet

Avión nodriza KC-130

Puerto Deseado

ARGENTINA

CHILE

Barco blanco

Stanley

MALVINAS

Río Grande

TIERRA DEL FUEGO

ATLANTICO SUR

① Tras localizar el barco blanco en su propio radar, el Súper Etendard transfiere rumbo y distancia al sistema de dirección del Exocet. El misil cae antes de que su motor de micción con combustible sólido entre en ignición libremente.

objetivo fijado

Buque atacado

Aproximación final

Vuelo a baja cota

② A unos 15 metros sobre el nivel del mar el misil entra en picado y, reforzado por su motor de crucero, comienza una travesía a bajo nivel, Mach 0,93 guiado por inerciales. A unos 10 kilómetros de la posición estimada del blanco, se conecta el activo radar buscador monopulso ADAC-X-band del misil.

③ El misil desciende a una altura de 2,5 metros aproximadamente, a ras del mar y comienza la aproximación final sobre el blanco con la guía del radar.

Exocet AM-39

turbo cabeza de guerra

sistema de guiado

mecanismo de gobierno

motor de crucero

cubierta de fragmentación

cabeza de guiado de radar

En mayo de 1982, en un total de 12 salidas, los aviones de ataque Súper Etendard equipado con Exocet, de la 2.ª Escuadrilla Naval Argentina de Caza y Ataque se acercaron a sus presas —los barcos de la Task Force británica. Con sólo cinco misiles y cuatro Súper Etendard en uso, el escuadrón tenía que hacer cada ronda y misión, con un cálculo estricto. Y, más aún, puesto que el único portaaviones de la Marina argentina se hallaba en puerto, los Súper Etendard tenían que operar en un radio límite desde su base en Tierra de Fuego en el sur de Argentina, repostando en vuelo de aviones nodriza KC-130 de las Fuerzas Aéreas. Al finalizar la guerra, los Exocet del escuadrón tenían en su haber dos barcos británicos hundidos: el destructor *Sheffield* y el contenedor *Atlantic Conveyor*.

Longitud: 4690 mm
Diámetro: 350 mm
Envergadura: 1004 mm
Peso al lanzamiento: 652 kg
Cabeza de guerra: Carga de 165 kg de Hexolita anti-blindaje
Velocidad máxima: Mach 0,93
Alcance: 50-70 km (dependiendo de la altura de lanzamiento)

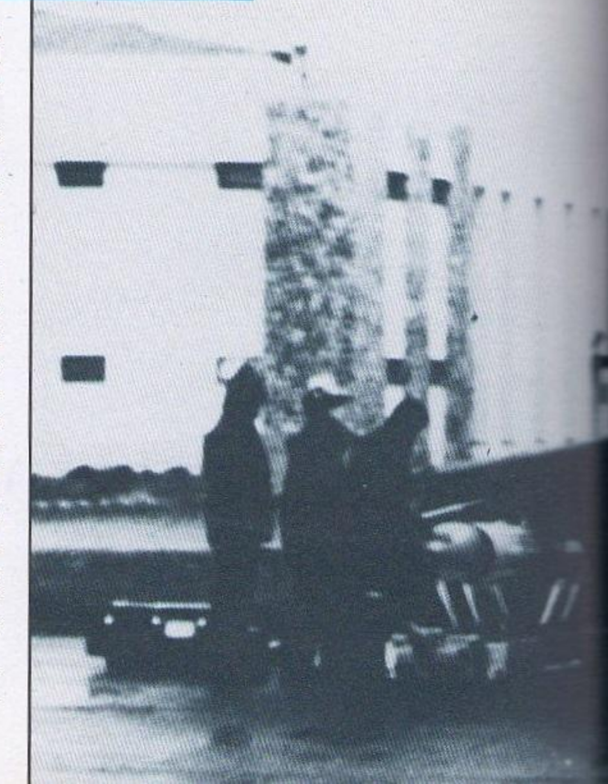
EL EXOCET DE AEROSPATIALE

El Exocet fue desarrollado por la empresa Nord-Aviation, hoy Aérospatiale, durante los últimos años de la década de los 60 en respuesta a una petición de la Marina francesa, que requería un misil superficie-superficie lanzado desde un barco. Fue diseñado como arma de larga distancia a ras del mar, capaz de volar a altas velocidades subsónicas. El resultado fue el MM-38, en servicio con las armadas británicas, francesa y argentina, entre otras. En 1973 se comenzó a desarrollar una versión del AM-38 que se lanzara desde el aire —de forma esencial un MM-38 estándar con un segundo de retraso antes de la ignición para permitir al misil caer con libertad desde la nave de transporte. Las mejoras al diseño condujeron al AM-39, más corto pero operativo a más larga distancia, que entró en servicio en los helicópteros Súper Frelon de la Marina francesa en 1977 y en los Cazas Súper Etendard a mediados de 1978.

rían con los Súper Etendards de la Armada hacia el blanco. Tras el lanzamiento del Exocet, seguirían el rastro de humo del misil y lanzarían su propio ataque de bombardeo.

El 30 de mayo todo estaba preparado. El teniente comandante Alejandro Francisco partió de Río Grande con el único Exocet que quedaba, acompañado por otro Súper Etendard que proporcionaría información del radar de ataque, por si se daba el caso de que el aparato de Francisco tuviera algún problema técnico. Los cuatro Skyhawks de la Fuerza Aérea, tripulados por los capitanes José Vázquez y Omar Castillo, el teniente Ernesto Ureta y el alférez Geraldo Isaac, formaron un rapidez junto al grupo de la Armada y los seis aviones procedieron a repostar de la nave nodriza, que estaba dando vueltas cerca de la isla de los Estados, justo al salir de la Argentina continental. Tras llenar hasta arriba sus tanques, la formación repostó de nuevo de otro KC-130, al sur de la Malvina oeste. Mientras el grupo se acercaba al punto justo de donde desaparecieron los rastros de los Harrier en el radar de las Malvinas, las aeronaves comenzaron a descender. Para obtener el máximo de sorpresa, se planeó atacar los barcos británicos desde el sudeste.

Poco después de las 14,20 horas, el Súper Etendard recogió señales de radar de los barcos britá-



ticos. Los dos aviones navales viraron hacia la fuente de esas emisiones, y comenzaron el ataque. Minutos más tarde, hacia las 14,30 horas, Francisco alcanzó un blanco en su radar y lanzó su Exocet a un alcance estimado de unos 28 km. Después los dos Súper Etendard regresaron a su base, dejando a los cuatro cazabombarderos Skyhawk siguiendo los misiles hacia el blanco. Justo 30 segundos después del lanzamiento, los pilotos de los Skyhawk se hallaban entre la flota —mucho más cerca de lo que habían pensado.

Casi inmediatamente, Vázquez y Castillo, el grupo de cabeza, fueron alcanzados según Ureta, por misiles Sea Dart. Ninguno sobrevivió. Ureta, que iba en cabeza del segundo vuelo, vio lo que pensaba era un portaaeronaves y fue derecho hacia él. Se dirigió a unos treinta grados de la popa del barco, soltó sus bombas y después voló directamente sobre el barco, haciendo un giro. Al mirar hacia atrás estuvo casi seguro de que sus bombas habían dado en el blanco. También estaba seguro de que el Exocet había llegado a su destino por la columna de humo, gruesa y negra que se elevaba del barco. Ureta e Isaac estaban convencidos de que habían inflingido serios daños al *Invencible*.

Abajo: equipándose antes de una misión. La dotación de tierra argentina coloca un Exocet en la fijación del ala de estribor de un Súper Etendard de la 2.ª Escuadrilla en mayo de 1982. Debajo: las versiones argentinas del Exocet superficie-superficie al ser transportadas en las islas Malvinas. Aunque se produjeron grandes problemas técnicos, los argentinos tuvieron éxito en el lanzamiento de uno o dos Exocets desde tierra, uno de los cuales alcanzó el HMS *Glamorgan*. Afortunadamente para el destructor, la cabeza del misil no llegó a explotar.

De hecho, la acción se centró contra el destructor *HMS Exeter* y la fragata *HMS Avenger* que se habían separado del grupo principal de la Task Force y se hallaban en camino para efectuar el bombardeo de Port Stanley aquella tarde. El *Exeter* un destructor del tipo 42, manifestó haber derribado a dos A-4 que se acercaban, con Sea Dart: su información casa perfectamente con la lista de pérdidas argentina. El *Avenger* decía haber dado y derribado un misil Exocet que se aproximaba con su cañón de 4,5 pulgadas. Si esto fue así, se trató de un disparo extraordinario. Ya sea por que la dotación del *Avenger* fuera de primera categoría, ya sea porque falla- se, el caso es que el Exocet se destruyó.

Poco después, el *Avenger* relató que había sido atacado por dos A-4, cuyas bombas le habían alcanzado limitadamente. Casi con seguridad éste era el barco al que había atacado Ureta, confundiéndolo con el *Invencible*. El *Avenger* navegaba además a toda máquina con sus turbinas a gas, lo que en efecto produce gran cantidad de humo.

Tras el regreso de los Súper Etendard y el mermado grupo de Skyhawk, los pilotos esperaban ansiosamente las noticias de la BBC que confirmasen su éxito. La confirmación no llegó jamás. Puesto que habían visto lo que estaban seguros era un portaaviones alcanzado, la opinión que se formaba entre el personal argentino era que la Royal Navy había sufrido pérdidas tan serias que lo había mantenido en secreto. La posterior llegada del *Invencible* a Gran Bretaña, sin grandes daños, comparado con el *Hermes*, parecía, a sus ojos, confirmar que había experimentado gran cantidad de reparaciones.

Aunque la 2.ª Escuadrilla Naval de Caza y Ataque tenía sólo cuatro Súper Etendard en uso y cinco Exocet, y llevó a cabo únicamente 12 salidas operativas, tuvo éxito al hundir el *Sheffield* y el *Atlantic Conveyor* (y únicamente detonó una de las cabezas del Exocet).

EL EXOCET LANZADO DESDE TIERRA

Durante el conflicto de las Malvinas, el empleo del Exocet AM-39 lanzado desde el aire, fue complementado por el despliegue de la versión lanzada desde superficie, el MM-39. En un intento de disuadir a los barcos de guerra británicos de que se acercaran a las islas y abandonar los intensos bombardeos sobre las posiciones de las tropas argentinas, se decidió improvisar una versión lanzada desde un remolque en tierra del Exocet a partir del sistema montado normalmente en los barcos de guerra argentinos. Los técnicos, tras varios días de lucha con los complejos sistemas electrónicos de los misiles, lograron poner en servicio el arma hacia finales de mayo. El 24 de mayo, se transportaron dos misiles en un C-130 a Puerto Argentino (Stanley), pero las continuas dificultades técnicas los hicieron inservibles. Se hicieron ajustes con posterioridad y, finalmente, se puso en servicio un misil. Este Exocet fue lanzado después hacia un blanco, pero falló al alcanzar el barco.

El 12 de junio, a las 3,00 h, un barco entró en el área de fuego, se obtuvo una situación exacta de su posición, y se lanzó un Exocet a una distancia de unos 30 km. A las 3 h y 30 minutos, el misil se estrelló en la popa del HMS *Glamorgan* y, a pesar de que la cabeza no llegó a detonar, se causaron daños de consideración y 13 miembros de la tripulación resultaron muertos y otros 17 heridos.



En diciembre de 1942, un pequeño destacamento de marines reales lanzaron una atrevida incursión de piraguas por los ríos Gironde y Garona para atacar buques en el puerto de Burdeos

El submarino *HMS Tuna* permanece silencioso en el fondo cristalino. «Hace una noche terriblemente clara», decía su comandante mientras la última de las canoas salía por la escotilla delantera. Poco a poco, cada canoa era izada con sus dos hombres de tripulación dentro de ella. Un barco patrullero alemán merodeaba por los alrededores, pero su situación era tal que no podía ver al submarino. Fue entonces cuando sucedió el primer desastre de la noche. Cuando la canoa *Cachalot* salía por la compuerta, su lona se rasgó a todo lo largo de un lado. Los dos desconsolados tripulantes no tenían elección sino quedarse atrás mientras los otros cinco botes se iban alejando. A las 20,22 horas el comandante del *Tuna* dio la orden de inmersión y el submarino se sumergió tan silenciosamente como había emergido.

Así comenzó, en la tarde del 7 de diciembre de 1942, una de las más atrevidas y osadas incursiones de la II Guerra Mundial. Con el nombre clave de Operación Frankton, la misión de este grupo era subir remando los ríos Gironde y Garona hasta el puerto interior de Burdeos. Situada en la parte atlántica de la Francia ocupada, Burdeos se había convertido en el principal fondeadero para los barcos mercantes que recorrían el bloque aliado desde el lejano oriente, y cada carga que se traía, de bienes tan vitales como la hojalata, el tungsteno, el fuel-oil, servía para fortalecer el esfuerzo guerrero del Eje. La intención de este pequeño grupo de sabotaje era descabalar tantos «agentes del asedio» a Inglaterra como fuera posible en Burdeos.

La planificación de la incursión había dado comienzo en julio de 1942 y coincidía con la formación de la Patrulla de Destacamento de la Marina Real, que comprendía 34 hombres de todos los grados a las órdenes del mayor H. G. «Blondie» Hasler. El 30 de octubre, la Sección n.° 1, que comprendía 12 marinos y seis canoas, viajó a Escocia para llevar a cabo ejercicios de entrenamiento. La mañana del 30 de noviembre, Hasler y su sección embarcaron en el *Tuna*, a las órdenes del teniente-comandante R. P. Raikes, de la reserva naval. Sólo cuando las escotillas estuvieron aseguradas reveló Hasler a sus hom-



HEROES DEL CASCARON



Izquierda: miembros de la Patrulla de Destacamento en la Royal Marine durante un entrenamiento. Siete de los nueve hombres (en el extremo Sheard, Sparks, Ewart y Laver; en el lado más cercano Wallace a la izquierda y Conway a la derecha, Mackinnon al timón) fueron elegidos para la Operación Frankton, a las órdenes del mayor H. G. Hasler (abajo). El entrenamiento incluía el abordamiento de la canoa (debajo), el lanzamiento desde tierra (abajo a la derecha) y la operación de canoas sumergibles conducidas eléctricamente (abajo).

bres que iban a llevar a cabo una operación verdadera. En este punto ofreció a cada uno de los hombres la oportunidad de retirarse, pero ni un sólo hombre dijo que no.

La fuerza tenía que ser organizada en dos secciones, con el fin de que si un grupo era localizado, el otro pudiera ser capaz de llevar a cabo el sabotaje. La División «A» estaría comprendida por el mayor Hasler y el marine W. E. Sparks en la canoa *Catfish*, el cabo A. F. Laver y el marine W. H. Mills en *Crayfish*, y el cabo G. J. Sheard y el marine D. Moffatt en *Conger*. La División «B» comprendería al teniente J. W. Mackinnon y al marine J. Conway en el *Cuttlefish*; el sargento S. Wallace y el marine R. Ewart en el *Coalfish* y los marines W. Ellery y E. Fischer en el *Cachalot*. Se estimaba que habría más de una docena de barcos en Burdeos, y los saboteadores iban a colocar dos minas magnéticas en cada uno de los barcos más grandes de su zona, cinco pies por debajo de la línea de flotación para asegurar el máximo daño. Después escaparían tierra adentro con el apoyo de la resistencia francesa.

Con Ellery y Fisher en el *Tuna* con su canoa averiada, los cinco botes restantes navegaron con facilidad por la ligera superficie del mar. Hacía muchísimo frío, pero los 10 marines se calentaron rápidamente remando. Después de algo más de tres horas, Hasler y Sparks en la canoa de cabeza oyeron el inequívoco sonido de una corriente de marea

OPERACION FRANKTON

Aunque fueron considerados durante mucho tiempo un blanco importante por los estrategas aliados, los barcos y las expediciones en los muelles de Burdeos eran virtualmente invulnerables al ataque convencional. Una gran concentración de civiles franceses en la zona hacía imposible el bombardeo, y las pesadas defensas a lo largo de las 60 millas del río Gironde precisaban un ataque anfibio a gran escala. Sin embargo, en julio de 1942, las Operaciones Combinadas comenzaron a considerar una breve incursión con comandos, usando una fuerza con canoas colocadas allí por un submarino. A la idea se le dio el nombre clave de Operación Frankton. La Patrulla de Destacamento de la Royal Marine, una creación del capitán T. A. Hussey del Centro de Desarrollo de Operaciones Combinadas en Portsmouth, parecía la unidad ideal para la incursión. Se formó el 6 de julio de 1942, y su entrenamiento fue duro, a base de natación, resistencia, buena forma física y despliegue desde submarinos. El 21 de septiembre, su comandante, el mayor H. G. «Blondie» Hasler, fue llamado al cuartel general de Operaciones Combinadas en Londres para estudiar los problemas que surgían de la operación. Hasler se encendió de entusiasmo y propuso que él mismo iría al mando de la incursión: se fijó la fecha para primeros de diciembre.

Como la desembocadura del Gironde estaba controlada por el radar alemán y los barcos de patrulla, la incursión del submarino tenía que ser breve y discreta. De acuerdo con esto, se fijó un enganche al cañón del submarino, posibilitando que cada canoa cargada y los dos hombres de su tripulación fuesen sacados fuera y colocados sobre el agua rápidamente. Aunque todo el proceso no llevaba más de 30 minutos, la estación de radar alemana era capaz de captar el barco y alertar a las dotaciones estacionadas a lo largo del Gironde.

(aguas encrespadas causadas por mareas opuestas) delante. A pesar de este inesperado peligro, cuatro de las canoas pudieron ponerse a salvo, pero mientras esperaban en aguas más tranquilas, el *Coalfish* con el sargento Wallace y el marine Ewart, no aparecían. De acuerdo con sus órdenes, el resto se mantuvo unido con la corriente chocando contra ellos con mucha fuerza. La silueta del faro en Pointe de Grave estaba a la vista; los marines la dieron por bienvenida porque significaba que estaban cerca de tierra. Pero justo en este momento oyeron, con espanto, el sonido de una segunda corriente ante ellos. Se sujetaron unos a otros pero fue peor que antes. Las olas, de metro y medio, les esparcían como si fuesen cerillas. Un repentino grito anunció más problemas; la *Conger* había zozobrado y arrojó a las aguas heladas al cabo Sheard y al marine Moffat. Hasler tomó la decisión, difícil pero osada de hundir la canoa, y los dos desafortunados marines, que se aferraban a la popa de los demás, fueron remolcados tan cerca de la orilla como fue posible con el fin de darles una oportunidad de llegar a tierra y posibilitar su escapada.

A las tres horas del 8 de diciembre el grupo principal había rodeado el cabo opuesto a Ponte de Grave, ante los mismos ojos del enemigo en el pueblo de Le Verdon, y se encontraba en las tranquilas aguas del Gironde. A pesar de que Hasler había esperado poder descansar el primer día en la ribera, éste se vio que estaba impracticable. Atravesaron el final de una escollera en fila india y esperaron una vez más a que los otros les siguieran, pero el *Cuttlefish*, con Mackinnon y Conway a bordo no aparecía. A las seis y media, mientras los cuatro marines restantes tiraban de sus canoas hacia tierra, apareció el primer resplandor de la luz del día. Cansados y débiles, los enojados hombres se camuflaron e intentaron acomodarse para comer y dormir.

El resto de ese día de diciembre fue de un frío extremo, y los marines pasaron momentos tristes esperando que llegase la noche. Cuando por fin llegó la oscuridad, Hasler se puso en movimiento con una tranquilidad frenética que caldeó los helados miembros de los marines y les proporcionó un sentido de urgencia renacido. Tiene que hacer mucho frío para que se congele el agua del mar, pero aquella noche la espuma que rompía contra ellos se les congeló en los abrigos. La mayoría de ellos tomaron una pastilla de benzedrina para mantenerse despiertos. Mientras se acercaba la noche del 9 de diciembre, Hasler, cuya visión nocturna era excepcionalmente aguda, encontró un lugar donde esconderse particularmente bueno. A pesar de que no se hallabn muy lejos de una granja francesa, se prepararon un té antes de acomodarse para otro sueño más incierto aún.

El plan para la noche siguiente, la del 9 al 10 de diciembre, se complicó por el hecho de que las tripulaciones tendrían solamente tres horas de pleamar, y seis horas de descenso de la marea, que les proporcionarían tres horas adicionales para remar antes de que llegase la oscuridad. Tras las tres primeras horas, Hasler tomó la decisión de descansar en un afloramiento que conocían como «la Isla Desierta», cubierto de gruesos juncos y con las riberas cenagosas. Por lo tanto, a las 21,45 horas amarraron sus canoas para descansar unas cuantas horas, con la esperanza de partir de nuevo a las tres de la madrugada. Su ruta se hallaba entre algunas islas donde el camino era muy estrecho. Dieron sólo unas cuantas paletadas e intentaron que su perfil se viese lo menos posible en el agua, deslizándose por el veloz arroyo hacia su lugar de descanso en la parte sur de la isla de Cazeau. Sólo habían recorrido quince millas esa noche, comparadas con las veinte aproximadamente que habían hecho en las noches anteriores. Esto llevó a Hasler a considerar un problema. Había esperado llevar a cabo el ataque la noche siguiente, las del 10 al 11 de diciembre, pero sólo acababan de entrar en el río Garona y sus blancos se hallaban 10 millas más allá en Burdeos. Aunque pudiesen alcanzarlos, tendrían poca oportunidad de retirarse en bajamar después de dejar su carga.

Mientras lanzaban sus canoas por el acantilado y las escurridizas riberas a las 03,00 horas, no estaban seguros de que Mackinnon y Conway hubiesen pasado también la noche en otra parte de la misma isla. A partir de entonces la *Catfish* y *Crayfish* se mantuvieron en el centro de la corriente durante las dos primeras millas, después se movieron hacia la ribera oeste bordeada de juncos. Al rodear un recodo del Garona, vieron de repente dos barcos y un pequeño muelle. Aquí se hallaban al fin los primeros blancos que habían estado buscando. Sus corazones empezaron a latir más rápido e incluso sudaban, a pesar del ambiente helado. Justo detrás del muelle encontraron un lugar ideal para descansar

Derecha: el desarrollo del Cockle MKII que fue empleado en la Operación Frankton fue precedido por la experimentación con muy diferentes tipos de canoa. Arriba a la derecha: los marines pasan con cuidado una canoa bajo la compuerta frontal de torpedos de un submarino. Extremo derecha: se empleaban remos en forma de pluma para reducir al mínimo la resistencia al viento y achicar la silueta del grupo (las hojas del remo estaban colocadas en ángulo recto unas con otras).

Operation Frankton
Nov-Dic 1942

La Operación Frankton, una de las incursiones más arriesgadas que se montaron por los comandos británicos durante la II Guerra Mundial, tuvo su comienzo en la tarde del 7 de diciembre de 1942 cuando 10 marines de la Patrulla de Destacamento de la Marina Real desembarcaron del submarino HMS *Tuna*, yendo a parar al estuario del Gironde en la Bahía de Biscay. Los marines comenzaron su viaje a través del Gironde, haciéndolo de noche. En la noche del 11 al 12 de diciembre los cuatro saboteadores supervivientes cebaron sus minas magnéticas y entraron en combate.

Royan
Pto. de Grave
BAHÍA DE BISCAY
Conger abandonado
Cuttlefish perdido
le Verdon
Se pierde el *Coalfish*
Pto. de la Négade
Puerto de Goulée
8 Dic 06,30
Montalivet-les-Bains
Gironde
7 Dic 20,22
Lanzamiento desde el HMS *Tuna*
9 Dic
FRANCIA
BAHÍA DE BISCAY
Burdeos

Burdeos y Bassens South

Embarcadero
Escondite final
Ruta de Laver
Bassens South
Lormont
Ruta de Hasler
Esclusa
Cenon
Petrolero
Vapor
Buques de carga
Burdeos
Sperrbrecher

Desert Is
9 Dic. 21,45
10 Dic. 03,00
Catfish y *Crayfish* se van a pique
Blaye
Dordogne
Ile de Cazeau
10 Dic.
St. Médard-en Valles
Clave
11/12 Dic.
Bassens South
Rutas seguidas por los «héroes del cascarón de nuez»
Camino de escape
Lugares de descanso
Minas magnéticas
Burdeos
Garona



LAS MINAS MAGNETICAS

Diseñadas específicamente para ser colocadas en el costado de un barco de acero, las minas de imán consistían en un bote de fuerte explosivo montado en un marco al que se habían colocado seis imanes en forma de herradura. En un extremo había una cavidad en la que iba insertada una ampolla de cristal sellado conteniendo ácido. Para cebar la mina, se giraba una palomilla que rompía el cristal, liberando el ácido sobre un ovalillo que sujetaba un pasador. Cuando la arandela se deshacía, la mecha se disparaba y encendía el detonador.
Empalmado al otro extremo había un cebo afín, que consistía en un casquillo de percusión diseñado para dispararse por las vibraciones. Era activa únicamente tras un período bajo el agua; el cabo aseguraba que por poco que se pudiera agitar la mina por la explosión de otra cercana, la carga explotaría simultáneamente. A pesar de que su peso era de 5 kilos, la mina podía hacer un hueco de un metro de diámetro en el costado de un barco, causando una incontrolable entrada de agua en la bodega. Sin embargo, era necesario colocarla a un metro setenta bajo la superficie. Para conseguir esto, el piragüista colocaría la canoa contra el barco, mientras su compañero usaría una varilla articulada con un gancho en el extremo para colocar la mina en su sitio.

en un pequeño arroyo escondido por altos juncos. Se quedaron allí, casi inmóviles en sus canoas, durante el resto de la noche y todo el día siguiente. Durante el 10 de diciembre Hasler hizo sus planes. Calculaba que tenían que alcanzar la zona del blanco aproximadamente una hora antes de que subiese el agua, para poder vadear por los muelles al final del pleamar, regresando cuando bajara la marea y dejando allí las minas mientras se movían en silencio río abajo.

Después de 90 minutos aproximadamente rodearon un recodo y vieron su presa, desplegada ante ellos sin ninguna duda

Al caer la oscuridad las dos canoas se hallaban ocultas, se habían desembarazado del exceso de equipaje y los marines activaron con cuidado sus minas de imán, pero esta vez de verdad. En los ensayos habían soñado tantas veces con este momento, que mientras miraban las pequeñas cápsulas de cristal coloreado, Hasler murmuraba que emplearían las naranjas, que daban nueve horas nominales de retardo. Con aquel tiempo tan frío posiblemente explotarían más tarde.

Mientras la hora de marcharse se acercaba, Hasler se angustió al observar que el cielo estaba raso a pesar de que sabía que la luna nueva no saldría hasta las 21,30 horas. De forma consecuente, retrasó el comienzo de la operación una hora, lo cual no contribuyó a calmar la tensión. El retraso les daría menos tiempo para arrastrarse al final de la línea de blancos. El río estaba tranquilo cuando se desembarazaron de su techo de hojas, con las minas siseando ya tranquilamente. Ahora que sólo tenían dos canoas, el plan se había modificado y Laver y Mills en la *Crayfish* colocarían sus minas en la ribera este en Bassens Sur mientras que Hasler y Sparks en la *Catfish* se las verían con los barcos de la zona de Burdeos. Se desearon todos buena suerte y las dos canoas partieron.

Hasler se desconcertó al encontrar que, al contrario que en los puertos británicos, no había oscuridad y las luces brillaban alegremente sobre el río. El tenía que mantenerse en el centro de la corriente. Transcurridos 90 minutos bordearon un recodo y contemplaron su presa, desplegada con toda seguridad ante ellos. Los barcos estaban brillantemente iluminados con grupos de focos, por lo que la *Catfish* deslizó su casco para evitar ser observado. Pero el tiempo no estaba de su lado, y veían que la marea estaba empezando a cambiar. Casi habían alcanzado el final de la línea de navíos, por lo que Hasler decidió colocar sus dos primeras minas en un carguero cercano. Se aferró a su costado y dejó a Sparks que empleara su barra de sujeción para sumergir la primera carga un metro y medio bajo la línea de flotación. Fue un momento terrorífico. Tras un golpe de remo llegaron al final de la línea y vieron que el último barco era un «Sperrbrechter», una fragata de la armada alemana. Sparks colocó dos minas más en él, pero ahora la corriente tiraba de ellos río abajo.

Colocaron las minas restantes en un buque tanque y en un carguero que flotaban uno al lado del otro. Estaban seguros de que los tanques tenían compartimentos estancos y que sus minas causarían un daño limitado, pero el tiempo pasaba con rapidez y tenían que escaparse lo más lejos posible antes del momento del estallido. En ese momento, dijo Hasler más tarde, se sintió como Atlas sosteniendo el mundo. Se volvió con una mueca y estrechó con fuerza la mano de Sparks. En la ribera opuesta, el cabo Laver y el marine Mills estaban eufóricos mientras colocaban sus ocho minas en dos enormes barcos mercantes.

Cuando los hombres comenzaron su largo viaje de vuelta, estaban demasiado lejos para escuchar las explosiones que resonaron en todo Burdeos. Cinco barcos fueron dañados seriamente por las minas que habían colocado, tras lo cual dos de ellos se hundieron. Pero la euforia de su éxito habría decaído si hubiesen conocido la suerte de los demás del grupo, el sargento Wallace y el marine Ewart, que habían sido capturados el 8 de diciembre tras haber zozobrado cerca de Pointe de Grave, estaban siendo ejecutados en Burdeos a pesar de que llevaban los distintivos del rango de la Marina Real. La suerte del resto no se conoció hasta después de acabar la guerra.

El cuerpo del marine Moffat fue encontrado en la





costa el 7 de diciembre, pero del cabo Sheard no se supo jamás nada. El teniente Mackinnon y el marine Conway, aunque se separaron del resto cuando salían de Le Verdon, continuaron con su misión durante tres solitarios días. Tras descansar en la isla de Cazeau el 10 de diciembre, chocaron con un obstáculo sumergido y la *Cuttlefish* naufragó. Unos cuantos días antes de Navidad, después de haber contactado con los franceses, tomaron un tren hacia el sur, pero cuando llegaron a Le Reole fueron traicionados y prendidos por los alemanes. El cabo Laver y el marine Mills, que habían hundido la *Crayfish* justo al norte de Blaye, se las arreglaron para avanzar bien durante dos días, pero no pudieron encontrar ropas de civil, fueron arrestados por la policía francesa y entregados a la policía de seguridad germana en Burdeos. Durante varias semanas los cuatro marines reales fueron torturados e interrogados, lo que se llevó a cabo en París algunas veces. Poco después, probablemente el 23 de marzo de 1943, de acuerdo con las órdenes de Hitler respecto a los comandos, los cuatro fueron conducidos a la muerte por la noche y fusilados. Ninguno traicionó a sus camaradas ni confesó su misión.

El mayor Hasler y el marine Sparks, tal vez por el conocimiento del francés del oficial, tal vez porque la suerte estaba de su lado, pronto encontraron ropas sencillas, cobijo y finalmente a la resistencia francesa. Mediado enero se pusieron en contacto con la legendaria «Marie-Claire», una mujer inglesa que había pasado la mayor parte de su vida en Francia, quien, de forma osada, les condujo al sendero de la libertad a través de Vichy (Francia), los Pirineos y después España. Llegaron a Gibraltar el 1 de abril de 1943, después de 1.400 millas de aventuras. Tras esto, el mayor «Blondie» Hasler fue recompensado con la DSO (Orden de Servicios Distinguidos) y el Marine Bill Sparks con el DSM. El cabo A. F. Laver y el marine W. H. Mills fueron citados en las órdenes por su comportamiento heroico, que además de la VC (Cruz Victoria), era la única recompensa posible en esa época para los muertos en combate.

A la izquierda un grupo RMBPD practica el sabotaje naval con una mina magnética. Obsérvese el doble remo en forma de pluma del canoísta y el medio remo en el lado de la canoa. Arriba, a la izquierda: colocados sobre una red de camuflaje, algunos de los artículos que emplearon los saboteadores en Burdeos: una empuñadura magnética, un cuchillo de comando Fairburn Sykes, una pistola silenciadora, crema de camuflaje, sopa que se puede autocalentar, y un silbato de reclamo (que tenía el sonido de una gaviota) para comunicarse entre los botes. Izquierda: el mayor Hasler y el marine Sparks en el descubrimiento de la placa conmemorativa de la Operación Frankton en Poole (Dorset) el 11 de diciembre de 1983. Cuando se concedió al marine Sparks la DSM (Medalla de Servicios Distinguidos) en 1943, recibió una carta felicitándole de Lord Louis Mountbatten que se muestra en la página.

Recién llegados de las colinas del Nepal, los jóvenes reclutas Gurkhas son enviados a Hong Kong donde se convierten en luchadores resistentes y profesionales

Tras el reclutamiento de Gurkhas en Nepal, los hombres prestan juramento en una sencilla ceremonia, que dadas las circunstancias, se hace tan solemne como es posible. Con una fotografía de Su Majestad la Reina como trasfondo, juran servir a la Corona británica por un período inicial de cuatro años. Los curiosos reclutas son enviados después desde las estaciones en Pokhara y Dharan en el Nepal al campamento de Brigadas de Tránsito en Katmandú, capital del país. La gran mayoría de los jóvenes no han visto la ciudad antes, pero si el tiempo lo permite, se les dará oportunidad de efectuar una corta visita a las tiendas, así como a uno de los famosos templos de las cercanías.



NO CEDER

El subsiguiente vuelo nocturno a Hong Kong demuestra a los Gurkhas de forma dramática la organización y administración del engranaje militar al que se han unido, y el viaje finaliza a la mañana siguiente con un impacto cultural de primera magnitud. El contraste entre un pacífico y desierto villorrio de montaña en el Nepal y la bulliciosa metrópolis de Hong Kong no podría ser más grande, y no es por tanto sorprendente que muchos de los jóvenes observen con la boca abierta la vorágine del tráfico y los enormes rascacielos.

Desde el aeropuerto principal de Kai Tak, los reclutas son enviados por carretera a la estación de entrenamiento en Sek Kong en los nuevos territorios, que será su hogar durante nueve meses aproximadamente. A la llegada, se les da tiempo para aclimatarse mental y físicamente antes de dar comienzo al riguroso programa de entrenamiento. Durante las siguientes semanas los montañeses se hallan en carne viva y sin coordinar, pero con un deseo desesperado de aprender; son formados con amabilidad, disciplina y reiteración, siendo el propósito crear soldados con capacidad de asimilar un volumen de entrenamiento especial a lo largo de su servicio en la brigada. El entrenamiento en Sek Kong se basa en el de un recluta británico, pero resumido, y con materias adicionales puesto que hay que tener en cuenta diferencias de tipo étnico y también los antecedentes educativos. Sin embargo, el hecho de que la mayoría de las unidades de la Brigada de Gurkhas jueguen un papel en el lejano oriente, opuesto al despliegue en Europa, tiene como significado que el programa está llegando a su fin.

Las treinta y dos primeras semanas de entrenamiento en Hong Kong para los reclutas son agotadoras. Un cínico diría que durante cinco años se les aparta de toda iniciativa, el período de tiempo normal para promover el ascenso a cabo de lanceros, para luego volver a retroceder. Tal comentario volubie es fácil de hacer, pero es bastante inexacto. Con la experiencia de casi treinta años como parte de las fuerzas británicas, la brigada es consciente de que el producto final del entrenamiento proporciona los standards verdaderamente elevados que requieren sus batallones de lucha y sus cuerpos de apoyo. A tal efecto, la educación juega un papel vital convirtiendo al recluta novato en un experto luchador. Se dedica mucho tiempo en mejorar los standards educativos, por lo cual existe una base firme a partir de la cual todos los demás aspectos del entrenamiento se pueden desarrollar en etapas subsiguientes del servicio.

Al final del período de treinta y dos semanas, los jóvenes Gurkhas, tímidos e inocentes, han pasado a ser reclutas que, si lo mandan las circunstancias, podrán con seguridad llevar a cabo su misión en el servicio activo. De hecho, una o dos veces en el pasado, grupos de estos hombres han sido enviados al servicio operativo, donde han actuado con valía. Sin embargo, en épocas normales la brigada continúa con ocho semanas adicionales de entrenamiento avanzado en Sek Kong. Consiste aquél en instrucción de armas de apoyo al pelotón, una introducción a la seguridad interna, en particular «control de masas», y un entrenamiento táctico adicional, incluyendo tiro en campos abiertos e instrucción básica para manejar el equipo de radiotelegrafía del pelotón.

Sólo al completar esta segunda fase de entrenamiento, los reclutas son adscritos a un regimiento, basándose la selección en los resultados obtenidos por cada hombre a lo largo del entrenamiento en Sek Kong. La culminación es una ceremonia de desfile, cuando el mayor-general, de la Brigada de Gurkhas, pasa revista a todos los reclutas. Tras dirigirles la palabra, recibe el saludo de jóvenes soldados vestidos de forma impecable y satisfechos físicamente, llevando todos el emblema de su nuevo regimiento o cuerpo con orgullo.

Por muy duro que haya sido el período de entrenamiento, será recordado con nostalgia. Incluso los Gurkhas que han seguido para graduarse en Sandhurst (Academia Militar Inglesa) se han referido a sus días de recluta en el campo de entrenamiento como los más felices de su servicio. Pero la vida debe continuar. Tras unirse a su nuevo regimiento o cuerpo, se sienten «muchachos nuevos» otra vez. Encuentran de forma inevitable que todavía hay mucho que aprender. Cada unidad tiene sus propios procedimientos y costumbres, y los sargentos-mayores del regimiento pueden ser muy duros con los que aprenden lentamente. Aunque son tiradores completos en todos los aspectos, los recién llegados ven que los soldados veteranos tienden a referirse a ellos como la «Manada de los reclutas», un nombre que les hiere hasta que son enviados a otro grupo unos meses más tarde.

Tras establecerse en la unidad, cada joven se encuentra a sí mismo, posiblemente por primera vez en su vida, en una posición donde casi todas sus actividades, su entrenamiento, bienestar y comodidad, sus problemas y gran parte de su subsistencia, son del interés de los oficiales británicos. De forma rápida los Gurkhas aprenden a ajustarse a un código estricto de conducta, más estricto que el que hayan experimentado alguna vez en su propio país. En un corto período de tiempo, los tiradores comprenden que a los ojos de un oficial es el mérito lo que cuenta si han de ascender y avanzar.

La duración del servicio de un Gurkha puede depender de su progreso a lo largo de los distintos grados

En circunstancias normales, un Gurkha puede esperar estar en servicio activo hasta que se le autorice el retiro. Como ya se dijo antes, el fin originario del servicio es a los cuatro años; firmará de nuevo tras siete, 10, 12 y 15 años (cuando cumplirá los requisitos para el retiro definitivo) y, si todavía existen vacantes, una vez más por un año. Normalmente, la primera salida de un hombre será a los tres años del comienzo y es ésta, más que ninguna otra, la que quedará grabada en su mente. De vuelta en su pueblo, la alegría del encuentro es mutua y verdadera. Sin embargo, además de esto están los ahorros que trae y los regalos para sus parientes.

Muchos Gurkhas se casan durante su primer permiso, incluso a pesar de que no haya ninguna oportunidad de acompañarles de vuelta a la unidad para sus desposadas. Un fusilero se siente afortunado si le es concedido tal permiso durante su segundo período de licencia, en el sexto año, pero incluso entonces, el alojamiento será concedido solamente para un único turno de servicio. Sin embargo, después de alcanzar el grado de sargento o más, se permitirá al hombre casado que tenga consigo a su familia en la unidad, y continuará este acuerdo hasta que se retire. En efecto, sólo el 25 por ciento apro-

La creación del soldado universal, capaz de mantener un buen funcionamiento bajo un amplio abanico de las condiciones más duras, exige instruir a los Gurkhas en una gran variedad de conocimientos prácticos. Aunque la disciplina y la camaradería inculcadas por el ejercicio de precisión (arriba, izquierda) son importantes, los hombres modernos que se dedican a luchar han de ser capaces de manejar sofisticados equipos de radio (extremo, izquierda) y familiarizarse con las técnicas de asalto en mar y aire (izquierda).

SERVICIOS EN ULTRAMAR

Los batallones Gurkhas sirven habitualmente en Gran Bretaña, Hong Kong, Brunei y Belize, llevando a cabo una gran variedad de funciones civiles, militares y de ceremonia. En Gran Bretaña hay un batallón establecido en Church Cookham y, durante un período limitado de dos años, tendrán deberes de custodia en Buckingham Palace y organizarán concursos de puntería en Bisley. Sin embargo, el entrenamiento de combate no se descuida por lo que los batallones toman parte de forma habitual en los ejercicios de la OTAN. Las unidades Gurkhas conforman la piedra angular de la presencia militar británica en Hong Kong, y se preocupan de forma principal de la prevención de inmigrantes ilegales que atraviesan la frontera de la colonia desde China y colaboran con la Policía Real de Hong Kong en materias relativas a la seguridad interna. La forma de operar es rotatoria, y las unidades prestan sus servicio en la frontera durante seis semanas, después de lo cual vuelven a sus obligaciones habituales. Fuera de la frontera, los Gurkhas continúan su entrenamiento, pero también trabajan para mejorar la calidad de vida de la colonia, construyendo edificios, proporcionando entretenimientos públicos y bandas de música para ocasiones festivas. Las junglas de Brunei proporcionan la situación ideal para el desarrollo de la práctica en la jungla de tácticas de guerra. Los lugareños nepaleses, de forma sorprendente se encuentran como en su casa en medio de la jungla y se les reconoce por completo como excelentes luchadores en uno de los ambientes de batalla más penosos. Los batallones Gurkhas también han sido destacados en el estado centroamericano de Belize, protegiendo la primitiva colonia británica contra posibles incursiones guatemaltecas. Con la probable excepción de Hong Kong, que volverá a manos del control chino en 1997, parece probable que los Gurkhas continuarán jugando un papel clave en las operacioes en ultramar del Ejército británico.



La conversión de un recluta sin instruir, en un miembro útil de la Brigada de Gurkhas, es un largo proceso. Tras un completo chequeo médico (derecha, centro) los hombres son llevados a la cima de la buena forma física con sesiones metódicas y agotadoras de PT (entrenamiento físico) (abajo). Su agilidad se comprueba al máximo en arriesgadas estructuras de escalada (abajo a la derecha). Más allá a la derecha: los Gurkhas se alinean para una tarea en el campo de fuego. Derecha: se entregan a los nuevos reclutas las botas de reglamento.



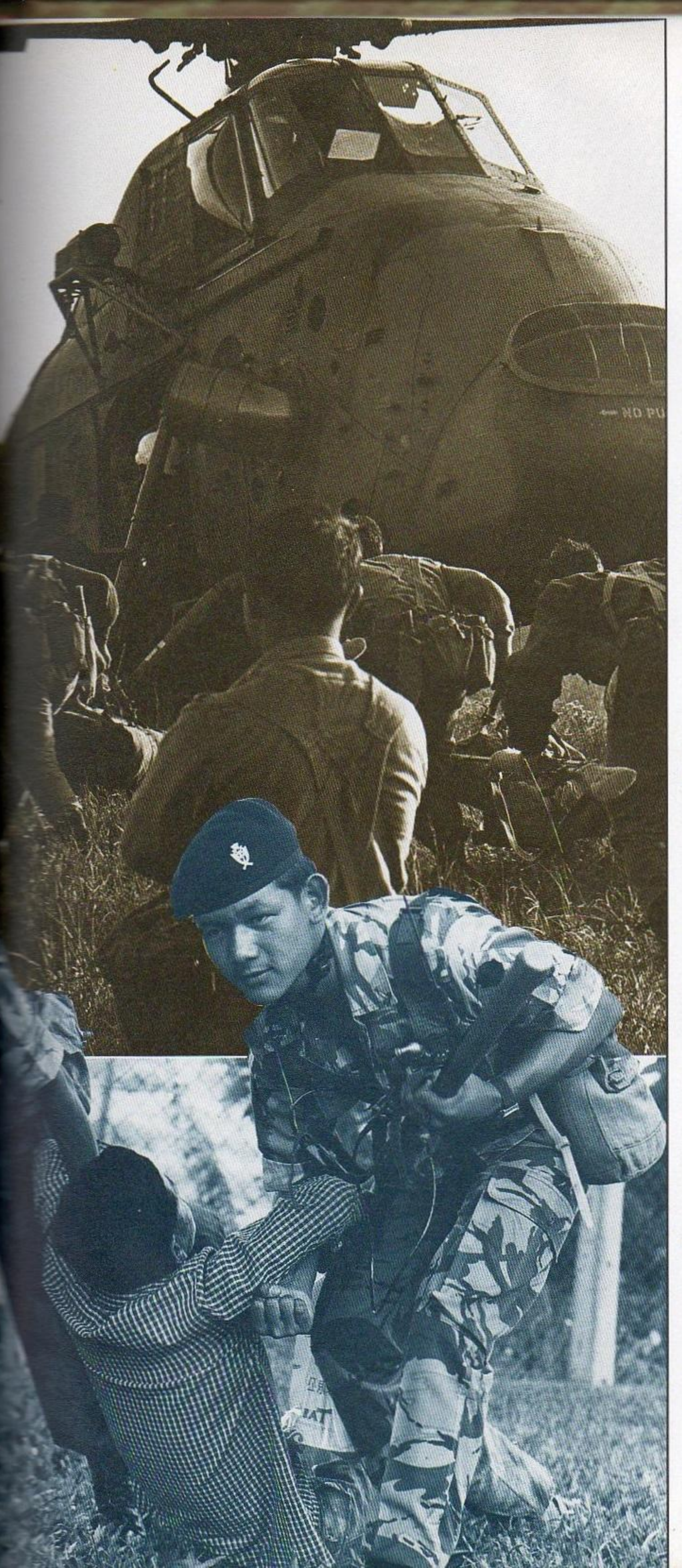
ximadamente de todas las escalas están acompañados por sus esposas e hijos alguna vez.

Con tantos hombres deseosos de servir hasta obtener los requisitos para un retiro, la competición para los ascensos es dura. El paso más difícil para cualquier fusilero es el primero: obtener un galón de cabo de lanceros lo suficientemente pronto en su carrera, para ser lo bastante joven como para ser ascendido en los años siguientes al rango de oficial Gurkha de la Reina. Los alféreces, capitanes y un mayor por unidad de Gurkhas, forman la Queen's Commission, algo único en el Ejército británico, pues estos oficiales siguen siendo más jóvenes que aquellos que son licenciados en Sandhurst.

Las unidades aseguran que únicamente los mejores hombres van a ser seleccionados para el ascenso, y con esta finalidad, todos los cabos de lanceros potenciales realizarán un riguroso cursillo que no sólo les va a ayudar a desarrollar su posible liderazgo sino que también capacita a sus oficiales para elegir a los mejores hombres para el ascenso. La duración del servicio de un Gurkha puede depender de sus progresos a través de los distintos rangos: una vez que ha obtenido un nombramiento real (Queen's Commision) puede continuar en servicio



Derecha: los Gurkhas se despliegan desde un helicóptero Wessex cerca de la delicada frontera de Hong Kong con China. Su papel principal es la prevención del influjo de inmigrantes ilegales, con frecuencia un trabajo desagradable. Abajo a la derecha: los Gurkhas, equipados con bastones y linternas, capturan un sospechoso. Gran parte del trabajo en la colonia comprende la tarea de las patrullas de rutina, vitales, pero aburridas (izquierda).



durante al menos 24 años —en algunos casos, este período puede ser superado. Algunos Gurkhas especialmente cualificados son nombrados exactamente de la misma forma que sus homólogos británicos mediante la realización de un completo curso de entrenamiento para oficiales en Sandhurst. Además, pueden cualificarse para el entrenamiento de las tropas en la forma normal, y en el momento de escribir esto, uno de estos oficiales ha alcanzado el grado de teniente-coronel y ha sido condecorado con las principales medallas británicas.

Sea cual sea el grado que pueda obtener el soldado Gurkha, debe estar siempre preparado para cualquier contingencia. El entrenamiento dentro de las unidades está destinado a inculcar la obediencia inmediata a las órdenes y una confianza en sí mismo, en todos los aspectos militares. Después incluso de convertirse en un experto veterano, su capacidad continuará siendo comprobada bajo agotadoras condiciones. Se lleva a cabo una valoración anual basada en sus reacciones con el fin de que sólo los mejores obtengan el ascenso al nivel de oficial Gurkha de la Reina, un rango que conlleva un estatus, una retribución generosa y un retiro más elevado.

Todos los grados han de poseer la capacidad de asimilar una gran cantidad de instrucción militar, puesto que las armas modernas requieren un conocimiento básico de tecnología. Ningún oficial de mando de un batallón o cuerpo puede ser complaciente respecto a la marcha de los hombres que están bajo sus órdenes; su entrenamiento es siempre una labor constante.

Sería erróneo dar la impresión de que todo es trabajo y nada de diversión en la Brigada de Gurkhas —lo opuesto es lo cierto—. Los Gurkhas aman los deportes y compiten en una gran variedad de fines recreativos. Por ejemplo, la Copa del Nepal es cada año un trofeo futbolístico de entre los más codiciacos, y se juegan durísimos encuentros ante cientos de soldados entusiastas, animando cada hombre a su equipo a más y más esfuerzos. En atletismo también, y especialmente en carreras de largo recorrido, los Gurkhas hacen más de lo posible contra sus competidores británicos —especialmente si hay que subir y bajar colinas. Y al final de un día de duro entrenamiento, los Gurkhas encuentran todavía tiempo para relajarse tomando una jarra de cerveza.

El turno en Brunei es un cambio bienvenido tras la confinación en el espacio urbano de Hong Kong

En el momento de escribir esto, la mayor parte de la brigada se halla acuartelada en Hong Kong y los nuevos territorios adyacentes, por lo que su futuro está inexorablemente unido al de la colonia. Allí, cuatro batallones de infantería proporcionan seguridad y estabilidad apoyando la labor de la policía, y toman contacto con el mundo exterior al realizar ejercicios militares en países como Australia, Nueva Zelanda y Nueva Guinea Papúa. Se da mayor prioridad a la asistencia a la comunidad civil en Hong Kong, llevando a cabo grandes obras los ingenieros Gurkhas de la Reina, que utilizan sus sofisticados equipos y sus conocimientos técnicos en programas de construcción.

En el sur del mar de China, en Brunei, existe un quinto batallón pagado y alojado por el Gobierno del Sultán, que también corre con otros gastos. Las facilidades para entrenar en Brunei son excelentes y al principio de la lista de prioridades se hallan las técnicas de combate en la selva. Los cursos, llevados a cabo por expertos, constan de ejercicios en tierra, mar, aire y en los canales del interior del país.

FESTIVIDADES

Los Gurkhas al servicio del Ejército británico pertenecen principalmente a las sectas hindú y budista, y se les permite celebrar multitud de festivales religiosos. Sin embargo, hay tres ceremonias en concreto, Dashera, Diwali y Holi que se celebran con más fervor del usual.
Deshera se celebra cada otoño, con sacrificio de cabras y búfalos para simbolizar el triunfo del bien sobre el mal. El sacerdote de la unidad, Pandit o Bahun, y un oficial, supervisan los procedimientos y se aseguran de que se observan las formalidades necesarias.
La parte central del evento consiste en la decapitación de una cabra azabachada al filo de la medianoche. Ser elegido para dar muerte a la cabra es considerado un gran honor, pero esta posición incluye importantes responsabilidades. Si la decapitación se lleva a cabo de un sólo golpe, toda va bien. Sin embargo, si la muerte no es «limpia», el infortunado ejecutor es considerado responsable de cualquier calamidad que recaiga sobre la unidad en los próximos 12 meses.
En la primera luna llena después de Dashera, los Gurkhas celebran el festival de Diwali, una ceremonia en la que las velas y luces son colocadas en el exterior de los distintos edificios para guiar a la diosa Laxmi de vuelta de una de sus victorias. Es en este momento cuando se permite de forma oficial a los Gurkhas visitar los garitos nocturnos.
La tercera ceremonia, Holi, simboliza la vuelta a la vida del año y tiene lugar tradicionalmente durante el período que media entre la siembra y la recogida de cosechas en el Nepal. Aunque se conmemoran por toda la familia en los hogares, los Gurkhas observan la ocasión de forma más limitada, con unas vacaciones de dos días.



El turno en Brunei es un cambio bienvenido tras la confinación en el espacio urbano de Hong Kong, donde las zonas de entrenamiento están desapareciendo rápidamente. Finalmente, el sexto batallón sirve durante un período de dos años en el Reino Unido, donde no les acompaña su familia, y en 1982 los Fusileros Gurkhas del 1/7.° partieron desde Southampton para tomar parte en la campaña de las islas Malvinas. Otros batallones con base en el Reino Unido han llevado a cabo turnos operativos en Belize, Chipre, y, recientemente en las Malvinas.

Aparte del entrenamiento continuado que lleva a cabo el batallón, existe una amplia variedad de cursos que se imparten para todos los grados en Sek Kong en el campo de entrenamiento. Además, los jóvenes oficiales británicos van allí a aprender el idioma de sus soldados, el nepalí, antes de incorporarse a sus unidades. Otros cabos Gurkhas y oficiales son enviados de nuevo a Inglaterra para asistir a ciertos cursillos especializados, y la brigada proporciona también dos compañías de demostración en Sandhurst y Brecon Beacons.

Al final del crepúsculo del servicio de un Gurkha, se dan los pasos necesarios para ayudarle a prepararse para su regreso al hogar que dejó muchos años atrás, siendo un joven de 17 o 18 años sin educar si lo comparamos con el momento actual. Los cursos de restablecimiento son llevados a cabo en el campo de Dharan para entrenar a los Gurkhas que se retiran en materias tales como producción animal, banca y administración rural. A pesar de estos cursos de restablecimiento, la vida puede ser muy dura para el soldado retirado; el país que le vio nacer puede representar un shock cultural después de haber servido en lugares como Hong Kong y el Reino Unido. De forma inevitable, algunos Gurkhas lo hacen mejor que otros cuando se retiran. Con sus experiencias en el extranjero, unos cuantos encuentran empleos adecuados en agencias internacionales que operan en Nepal; otros se dedican a la política, tanto a nivel nacional como local; algunos se las arreglan para explotar granjas con éxito.

La brigada intenta ayudar a cualquier ex-soldado y a los que dependen de él y, con este fin, se creó la Comisión de Bienestar Gurkha hace aproximadamente 20 años. Desde alguno de los 24 centros de bienestar, situados en las colinas de los alrededores del Nepal, se proporciona la ayuda en forma de subvenciones para los que atraviesan una mala época.

La Brigada de Gurkhas es un cuerpo profesional dotado de una amplia instrucción, pero se especula acerca de su futuro después de 1997, cuando Hong Kong sea devuelto a China.

Arriba: un Gurkha escolta a un guardia abanderado, mientras se halla de servicio en Buckingham Palace.
Abajo: los Gurkhas interpretando el papel de agresores durante un ejercicio de la OTAN.



En la carretera 13, los hombres del 4.° de Caballería de los Estados Unidos libraron una amarga y sangrienta batalla contra el Viet-Cong, aun siendo superados en número

En el momento que los tanques M48A3 y los vehículos de asalto de la Caballería Blindada (VACB) M113 de la Compañía A, 1.er Escuadrón, del 4.° Regimiento de Caballería de los Estados Unidos, salieron rugiendo de su base en Phu Loi, provincia survietnamita de Binh Duong el 8 de junio de 1966, sus tripulantes no podían saber que al final del día habrían ganado una de las batallas épicas de la Guerra del Vietnam. Unas cuantas horas después de su partida, los hombres se habrían encontrado y combatido contra el 272.° Regimiento del Viet-Cong (VC), parte de la 9.ª División, de primer orden, que había inflingido derrotas humillantes al Ejército de la República del Vietnam (ARVN) en los años 1964 y 1965.

La preparación de la Compañía A para la batalla había dado comienzo en mayo, cuando un equipo de las Fuerzas Especiales encontró fuera de Loc Ninh un mapa y un plan de batalla en el cuerpo de un oficial enemigo, que indicaba que la 9.ª División estaba planeando una campaña en la provincia de Bihn Long en algún momento del mes de junio. La unidad de origen del 4.° de Caballería, la 1.ª División de Infantería, la «Big Red One», envió unidades de Infantería y Artillería a An Loc, la capital de la provincia, y a otras ciudades, pero las patrullas nada revelaron y se retiró a las tropas. Sin embargo, a finales de mayo, las fuerzas de la ARVN informaron de la presencia de VC en Binh Long y los batallones americanos volvieron con más fuerza. Tras el contacto con el enemigo cerca de Loc Ninh, y, en previsión de una campaña larga y penosa, se tomó la decisión de trasladar rápidamente más unidades a la zona. La operación se conoció como «El Paso». Sin embargo, la Artillería más pesada y la Caballería (Blindada) sólo podían moverse por carretera y, de este modo, la Compañía A tuvo que guiar la procesión por la carretera 13, la vía principal hacia Binh Long.

El capitán Ralp Sturgis, que mandaba la Compañía A, y sus hombres abandonaron Phu Loi y avanzaron hacia el norte en dirección a Lai Khe, la base de la 3.ª Brigada de la 1.ª División. Con el fin de evitar las minas, Sturgis se alejó de los caminos principales, pero su tanque de cabeza chocó contra una mina a unos 10 km a las afueras de Phu Loi y volvió a la base, escoltado por un M-113. Cuando llegaron a Lai Khe a las 11 horas, el resto de la tropa repostó, comieron algunas raciones de combate y esperaron la orden de continuar.

Una vez que Sturgis tenía a sus hombres en marcha de nuevo, el oficial de la 3.ª Brigada de Cone-



LA CARRETERA DEL TRUENO



COMPAÑIA A DEL 4.° DE CABALLERIA

En la víspera de la batalla de Ap-Tau-O, la compañía A, del 4.° Regimiento de Caballería de los Estados Unidos, contaba con 41 vehículos blindados: nueve tanques M48, 29 Vehículos Blindados de Asalto de Caballería M113, un ARV (Vehículo Blindado de Reconocimiento) y un par de Carros ligeros de Ingenieros. Cada una de las tres Secciones de la compañía fue equipada con tres M48 y siete M113. El resto del equipo fue dividido entre la plana mayor y el destacamento de Exploración. Dos de los M113 se equiparon con radar y los otros dos con lanzallamas. El ACAV, básicamente el M113 corriente blindado, para transporte de personal y equipado con armas pesadas, llevaba una ametralladora del calibre 50, protegida por un blindaje, delante, y una M60 también blindada en la parte posterior izquierda del puente. La munición era considerable: 2000 cartuchos para el calibre 50 y 7500 para el M60. Los cinco hombres de la tripulación contabań además con otro arma, el lanzagranadas automático M79 de 40 mm, dotado de 90 cartuchos. El otro vehículo importante de la Compañía A era el M48A3, carro mediano que alcanzaba una velocidad máxima de 48 km/h. Su armamento consistía en un cañón principal de 90 mm y dos ametralladoras. La Compañía A estaba equipada también con vehículos especiales de Ingeniería —basados en el chasis del M48. El AVLB (Vehículo Blindado Lanzador de Puente) un puente de tijera de 19,2 m de largo y se desplegaba para cruzar obstáculos.

Arriba: El emblema de hombre de la Primera División de Infantería.

Página 1161: bien situadas en sus Vehículos de Asalto de la Caballería Blindada (ACAVs) las tropas del 4.° de Caballería se dirigen a la guerra, por la carretera 13 en Vietnam del Sur. Esta extensión de carretera, que corría a través de las Zonas de Guerra del norte de Saigón se ganó por sí misma el sangriento epíteto de «Carretera del Trueno». Abajo: Los hombres al mando del Teniente David Kinkead de la segunda Sección Compañía A, efectúan un breve alto en el camino. Abajo derecha: El Teniente Coronel Lee Lewane, oficial de mando del primer Escuadrón del 4.° de Caballería dá instrucciones a los hombres de la Compañía A. Extremo derecha: La tripulación de un ACAV se relaja junto a su ametralladora del calibre 50. Tras ellos puede verse el puente tijera de un vehículo de Ingenieros.

xión con el Aire, capitán Richard Wetzel voló sobre la columna en un aparato de observación Cessna 0-1 Bird Dog, actuando como Controlador Aéreo de Cabeza (FAC). Wetzel se hallaba en comunicación constante con la base de aviones de caza de Bien Hoa, el 4.° de Caballería del 1.er Escuadrón, también volaba sobre la tropa de Sturgis en un helicóptero OH-13, y ordenó a la columna que se moviera campo a través, por una senda paralela a la carretera 13.

Los de Caballería tenían el hábito de ir sentados en lo alto de sus vehículos, cuando esto era posible; los hombres temían las minas más que el fuego del enemigo y el calor del interior del vehículo era casi insoportable. La columna alcanzó Chon Thanh a las 13,00 horas aproximadamente y desde allí fue necesario moverse hacia el norte por la carretera 13. La mayoría de los grandes árboles habían sido talados 30 metros a cada lado de la carretera, pero la vegetación secundaria llegaba al borde de la calzada en muchas zonas. Había unas cuantas zonas despobladas diseminadas a lo largo del camino, pero la campiña era generalmente baja y húmeda, con profundos fosos llenos de agua.

El teniente Joseph R. Lake, al mando de la tercera Sección de la Compañía, recordó más tarde que de repente la atmósfera se volvió tensa y fatal: algunos de sus exploradores manifestaron haber visto figuras en lo alto de los árboles; la radio de la tropa recogía manifestaciones de movimientos furtivos y breves avistamientos. El teniente David Kinkead, al mando de la segunda Sección, recordaba también que hubo disparos desde detrás de parapetos y que un hombre fue alcanzado en el brazo. Los hombres comenzaron a descolgarse tras sus armas.

Poco después de las 14,00 horas, cuando el carro de cabeza de la tercera Sección se acercaba a un cruce de ferrocarriles, unos cuantos kilómetros al norte del puente de Ap-Tau-O, explotó una mina, cercenando la cadena derecha del M48A3 y produciéndose una alta columna de humo negro. Era táctica usual en Caballería detenerse y alternar inmediatamente los vehículos colocados hacia fuera en ángulos de 45 grados para proporcionar campo de fuego entrecruzado. Así se hizo. Lake dio parte del incidente con la mina, añadiendo que su carro se hallaba fuera de combate y bajo un fuego intenso; sus exploradores comunicaron la existencia de una zona de tierras altas despejada en el lado este de la carretera. Lake, sacándose el casco blindado con los auriculares, que habían amortiguado los ruidos de la batalla, se dio cuenta inmediatamente de que su Sección se hallaba bajo un intenso fuego causado por gran variedad de armas. La unidad comenzó a avanzar hacia la zona despejada, luchando con todas sus armas contra los norvietnamitas.

Cuando la batalla dio comienzo, la tercera Sección de Lake había sido interceptada exactamente donde quería el enemigo: en el primer kilómetro al sur del cruce de ferrocarril. El grupo de Lake se salvó sólo por el hecho de que sus exploradores dieran parte de la zona despejada hacia el este. A pesar de todo, no fue nada fácil durante los primeros 30 minutos: el tanque de cabeza no se podía mover, y los VC que intentaban subirse al vehículo sólo eran quitados de en medio por el M-113 que se movía hacia el claro cercano. El carro libró todo el combate en tan expuesta posición y su jefe, el sargento Jo-



seph Listle, se dio cuenta con rapidez del efecto devastador de las descargas de metralla sobre el VC. Manifestó este hecho alentador a Lake.

Mientras la tercera Sección se movía hacia el interior del claro, librando de vietnamitas a los otros vehículos, pudieron lograr un poco de espacio para luchar. Sin embargo, los VC debían haber previsto tal movimiento, ya que el pelotón fue atacado de inmediato con un fuego de barrera de mortero de 80 mm. El sargento de la Sección de Lake, Richard Lanham disparaba la ametralladora del calibre 50 instalada en su vehículo contra los VC que surgían, cuando se encasquilló uno de los eslabones de la cinta de proyectiles. El cabo Avery G. Smith salió entonces por la escotilla del personal con un lanzagranadas M79 para mantener apartado al enemigo, mientras Lanham se asomaba por el lado para desatascar la cinta. El intrépido Smith mantuvo a los VC lejos de su teniente y salvó así su vida protegiéndole de un disparo de mortero que cayó sobre el tanque. Smith fue galardonado con la DSC (Cruz de Servicios Distinguidos) a título póstumo.

Para añadir más dificultades, el blindado de Lake reculó cayendo en un foso con agua y quedando atascado. El teniente, preocupado por su inefectividad respecto a la Sección mientras estuviera atascado en el barro, corrió hacia el vehículo más próximo, donde se encontraba el sargento Merle Slater con el mortero de la escuadra. Lake se subió y recuperó el control del mando.

Mientras la tercera Sección luchaba por su vida, Sturgis ordenó al teniente de la segunda, David Kinkead, que se moviera hacia el norte para unirse a Lake. La Sección se movía con rapidez, sus vehículos se deslizaban por el lado oeste de la carretera con las ametralladoras disparando. Kinkead se acer-

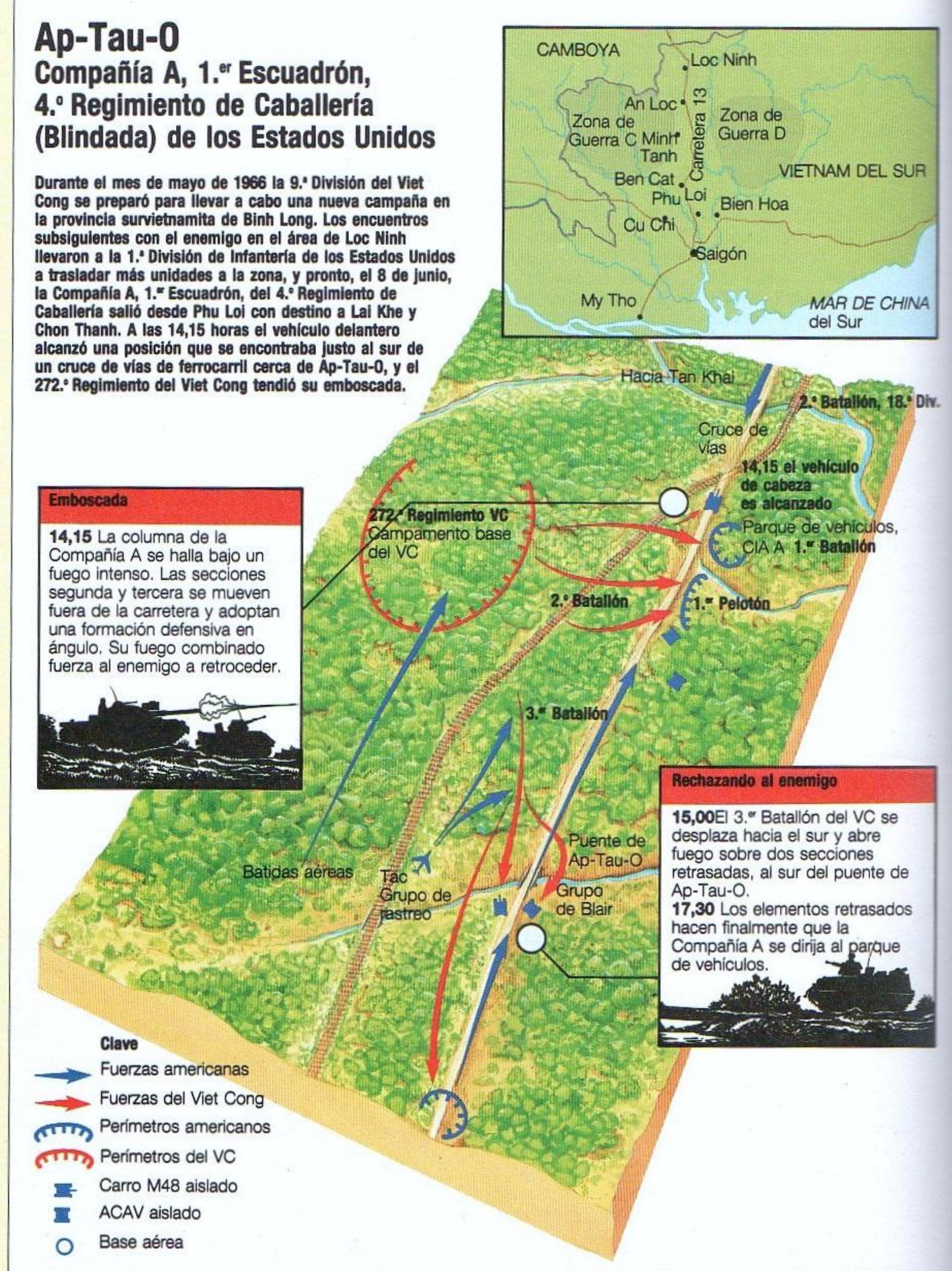


LA CARRETERA DE LA EMBOSCADA

Los adversarios de la Compañía A durante la batalla en Ap-Tau-O el 8 de junio de 1966 procedían de los tres batallones del 272 Regimiento del Viet Cong (VC), parte de la novena División. Esta división, endurecida por las batallas y de primer orden, había infligido ya serias derrotas al Ejército de la República de Vietnam del Sur (ARVN) en 1964 y 1965 y había sido reforzada después por el Regimiento 101 del Ejército Norvietnamita. En 1966 se llevaron a cabo varias batallas de gran envergadura e innumerables escaramuzas entre la división y la primera División de Infantería de los Estados Unidos; Ap-Tau-O iba a convertirse en el encuentro más duro. El mando del VC situó a sus hombres a lo largo de la carretera 13 con toda la habilidad de un veterano con muchas batallas. Sabía también, gracias a agentes amigos en el ARVN, los detalles precisos de los planes de los americanos para la ofensiva de la Carretera 13. Auxiliado por estos informes vitales, colocó en posición a su regimiento después que oscureció e hizo que sus hombres cavasen zanjas. El pie y el «gatillo» de la posición de emboscada que tenía forma de L, estaban ocupados por la compañía de reconocimiento del regimiento, y el largo eje, que corría por el lado oeste de la Carretera 13, estaba cubierto por sus tres batallones de infantería. La posición se extendía a lo largo de unos tres kilómetros, desde el puente de Ap-Tau-O hasta el punto donde se cruzaba con la carretera una vía de ferrocarril fuera de uso. La superioridad favorecía enormemente a los VC, puesto que los 135 miembros de la Compañía A eran superados en número en la proporción de nueve a uno. Sin embargo, al terminar el día, el Regimiento 272 estaba destrozado. Las pérdidas fueron tan grandes que Radio Hanoi ofreció una prima a cualquier hombre que matara o capturara a un miembro de la Compañía A.

Ap-Tau-O
Compañía A, 1.er Escuadrón, 4.º Regimiento de Caballería (Blindada) de los Estados Unidos

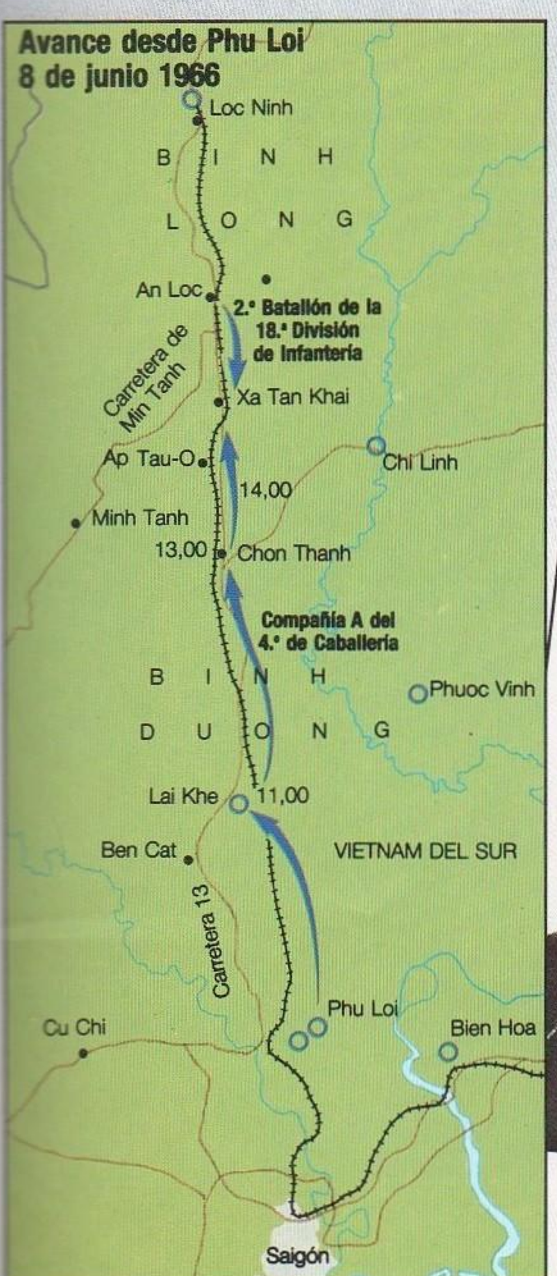
Durante el mes de mayo de 1966 la 9.ª División del Viet Cong se preparó para llevar a cabo una nueva campaña en la provincia survietnamita de Binh Long. Los encuentros subsiguientes con el enemigo en el área de Loc Ninh llevaron a la 1.ª División de Infantería de los Estados Unidos a trasladar más unidades a la zona, y pronto, el 8 de junio, la Compañía A, 1.er Escuadrón, del 4.º Regimiento de Caballería salió desde Phu Loi con destino a Lai Khe y Chon Thanh. A las 14,15 horas el vehículo delantero alcanzó una posición que se encontraba justo al sur de un cruce de vías de ferrocarril cerca de Ap-Tau-O, y el 272.º Regimiento del Viet Cong tendió su emboscada.



caba a la posición de Lake y pudo ver algo de espacio en el lado este del claro. Parte de la segunda Sección siguió hacia el este y otros blindados se entremezclaron con la tercera que necesitaba ayuda sin ninguna duda. En unos momentos, los hombres de Kinkead también se unieron a la lucha.

Mientras Saporito se colocaba en el lugar del conductor, alcanzó al vehículo de mando otra descarga de 75 mm

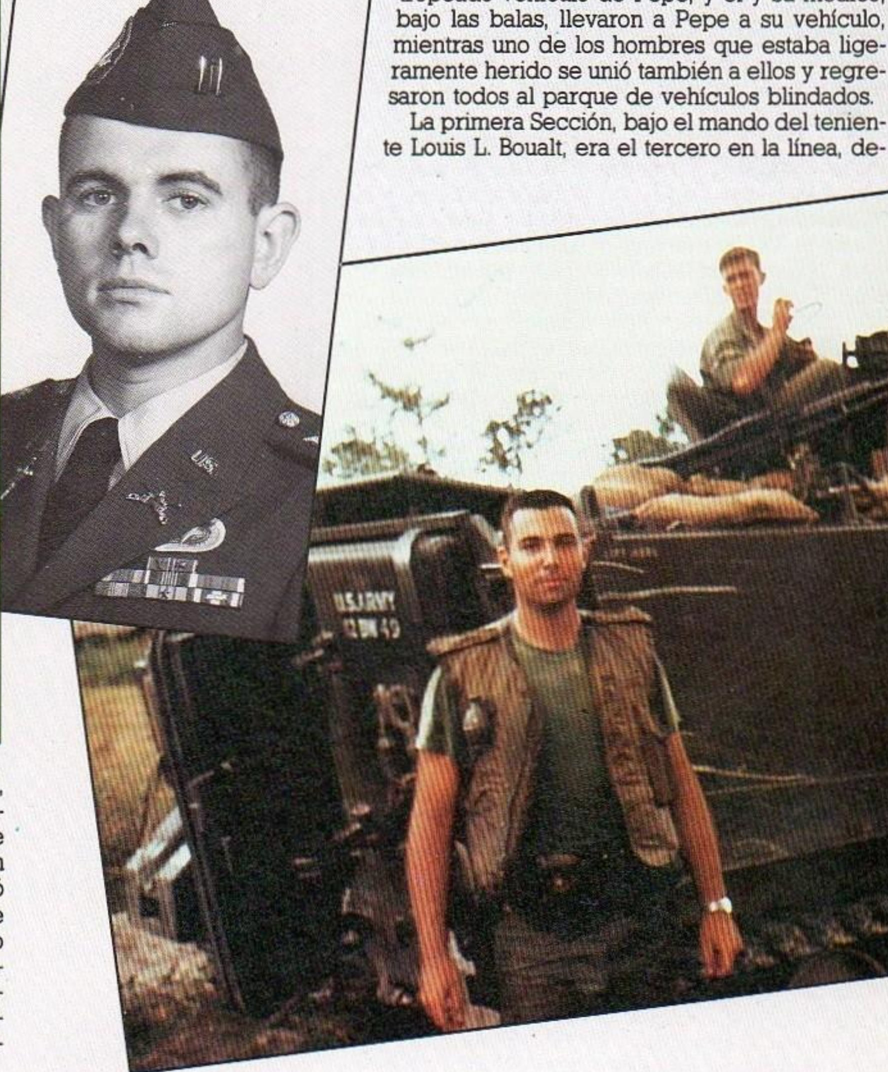
Justo después de decir a Kinkead que avanzara, el M-113 de Sturgis, acompañado por el vehículo del sargento primero Pepe y un lanzallamas Zippo, fue alcanzado en un costado por la descarga de un cañón sin retroceso de 75 mm. Un hombre que ocupaba el asiento del conductor, el soldado James Dempsey, fue herido, pero cuando el vehículo se estaba deteniendo, el sargento Thomas Saporito tiró rápidamente al suelo a Dempsey y tomó los mandos. Mientras Saporito se estaba colocando en el lugar del conductor, alcanzó al vehículo de mando otra descarga de 75 mm. El sargento de primera clase Albert Armitage avistó el arma que le había disparado y la destruyó con su cañón de calibre 50. Avanzando de derecha a izquierda para evitar otro alcance, Saporito no pudo ver otro grupo también con un



Abajo: el Teniente Joseph R. Lake, jefe de la tercera Sección de la Compañía A, fue el primero en sufrir el ataque del VC. Contó pronto con el apoyo del Teniente David Kinkead (centro) que llevó a su segunda Sección para combatir a los atacantes junto a Lake. Abajo: La caballería blindada en ángulo. Cuando se llevaba a cabo el contacto, los vehículos giraban en un ángulo de 45 grados para combatir al enemigo con campos de fuego entrecruzados.

Mientras tanto, la llegada de Kinksead a la posición de Lake había resultado oportuna: la fuerza combinada de sus pelotones comenzó a hacer retroceder al VC hacia el lado oeste de la carretera; Kinkead ordenó a sus vehículos que lanzaran metralla y tirasen bajo, hacia la línea de árboles. Justo mientras aparecía Sturgis, siendo el segundo de mando Kinkead, el sargento del pelotón Robert A. Jackson, fue gravemente herido por un disparo de mortero y su ametralladora fue destruida. Sturgis, que no sabía todo esto, pidió a Kinkead que retrocediese y ayudara a Pepe. Kinkead comenzó a retroceder hacia el sur, por la carretera 13, cuando de repente se dio cuenta de que su radio exterior podía ser alcanzada, por lo que la recogió y la colocó en el suelo del blindado. Cuando se inclinaba, un disparo de 75 mm alcanzó exactamente el lugar donde había estado su cabeza. Esto hizo que el vehículo oscilara sobre uno de sus lados y tirase a Kinkead al suelo. Al recuperarse del shock, paró junto al estropeado vehículo de Pepe, y él y su médico, bajo las balas, llevaron a Pepe a su vehículo, mientras uno de los hombres que estaba ligeramente herido se unió también a ellos y regresaron todos al parque de vehículos blindados.

La primera Sección, bajo el mando del teniente Louis L. Boualt, era el tercero en la línea, de-



arma de 75 mm preparándose para acabar con él, pero sí lo vio Armitage, por lo que hizo girar su ametralladora para combatir al enemigo. El sargento de primera clase Pearson Cole, que iba detrás con un Zippo, también vio al VC. Su conductor aceleró mientras Cole alineaba su lanzallamas y, antes de que el enemigo pudiera desprenderse de un solo cartucho o Armitage pudiera disparar, el VC se consumió en un arroyo de fuego líquido. Entonces Sturgis se trasladó al norte hacia el parque para vehículos blindados de la tercera Sección. En el camino, el vehículo de Pepe fue alcanzado dos veces.



trás de Kinkead. A un kilómetro aproximadamente al sur del puente de Ap-Tau-O, el vehículo excavador de Ingenieros con la Sección se acercaba al foso del borde de la carretera y se hundía con fuerza, y más o menos en el mismo momento en el acceso sur al puente, un vehículo blindado se paró por problemas mecánicos. El sargento del pelotón Eugene Blair, en un tanque, envió a Boualt el mensaje por radio de que se quedaría con el M-113 para mayor seguridad.

Un poco después de que los hombres de Boualt hubiesen pasado el puente, se desató la batalla en el frente. Boualt podía oír los disparos pero no captaba a Sturgis en la radio; decidió moverse hacia donde sonaban las armas. Sturgis no tuvo duda alguna de estar recibiendo disparos de cañones sin retroceso de 75 mm del VC. En este mismo instante, la primera Sección se estaba desplazando de un lado a otro del frente en el que se hallaba el tercer Batallón del 272.° Regimiento. Mientras se movía hacia el norte con dos tanques y seis M-113, la Sección recibió fuego desde el oeste, al que respondió con fuerza. Sin embargo, pronto Boualt se sorprendió al encontrar gran número de vietcongs que se movían paralelamente a su camino, a 50 o 100 metros al oeste de la carretera.

Cuando Boualt se dio cuenta de la situación, se hallaba a unos 500 u 800 metros al sur del parque y presionó con fuerza. Un M-113 resultó alcanzado y hubo de evacuarse la tripulación; otro fue totalmente destruido. El VC se introdujo y rechazó al primero de estos vehículos dejándolo después abandonado en la orilla de la jungla. Este hecho dejó al pelotón con sólo cuatro blindados y dos carros, uno de los cuales recibió pronto un morterazo en la torreta, dejando vivo sólo a un aturdido conductor y extendiéndose el fuego al compartimento de máquinas. Boualt reanimó al conductor y le dio instrucciones de retroceder a un arroyo cercano e intentar extinguir el fuego.

Boualt describió la configuración de la tropa en aquel momento como parecida a un renacuajo —él era la cola. Los cinco vehículos que quedaban lucharon en esa posición durante el resto de la batalla. Alrededor de las 17,30 horas terminó finalmente con el sector al sur del parque.

Hacia las 15,00 horas, la Compañía A, menos la primera Sección, se hallaba enfrascada como una serpiente en el ataque. Los VC estaban seguros de que se enfrentaban a un adversario muy peligroso, pero siguieron llegando en tanto en cuanto sus mandos pedían más tropas para acabar con la obstinada «banda de americanos».

Durante esta larga lucha, Lewane en su helicóptero y Sturgis en tierra se unieron a Wetzel para introducir contra el enemigo golpes de táctica aérea. El ferrocarril y la carretera proporcionaban excelentes puntos de referencia para los pilotos de Phantom F-4 y el Súper Sabre F-100, y en dos horas, Wetzel ya había encaminado unos 24 vuelos de 43 aeronaves contra toda la línea de VC. Wetzel era un FAC bien templado y los pilotos de Bien Hoa eran perros viejos; las bombas, el napalm y los cohetes asaeteaban la zona oeste de la carretera. La Compañía A estaba más que deseosa de compartir los honores con la Fuerza Aérea.

Desde el comienzo de la batalla, la Compañía D del 4.° de Caballería mantuvo acciones castigando los flancos y la retaguardia del enemigo. Las armas de la Caballería combinadas con los cazas, replegaron al primer y segundo batallones del 272.° Regimiento del VC hacia el oeste. Lewane dirigía al 2.° Batallón del 18.° Regimiento de Infantería (una fuerza de reacción rápida helitransportada con base en An Loc) para que aterrizasen al norte y limpiasen la zona oeste de la carretera, pero la zona de aterrizaje más próxima se hallaba a más de cuatro kilómetros al norte y el batallón no llegó hasta que todo estaba acabando.

Mientras tanto, el 3.er Batallón del 272.° Regimiento, excepto por su batalla contra la primera Sección que se movía de un lado a otro de su frente, se debía sentir olvidado. Sin embargo, esto estaba a punto de cambiar. El sargento Eugene F. Blair, que estaba en el puente con su vehículo, había reparado el M-113 y las dos tripulaciones estaban a punto de iniciar su camino hacia el norte y unirse a la ruidosa batalla que se libraba arriba en la carretera, cuando elementos enemigos del 3.er Batallón se deslizaron a su derecha y abrieron fuego desde la parte norte del puente. Afortunadamente para Blair, se hallaba separado del VC por el arroyo y una amplia extensión de terreno pantanoso.

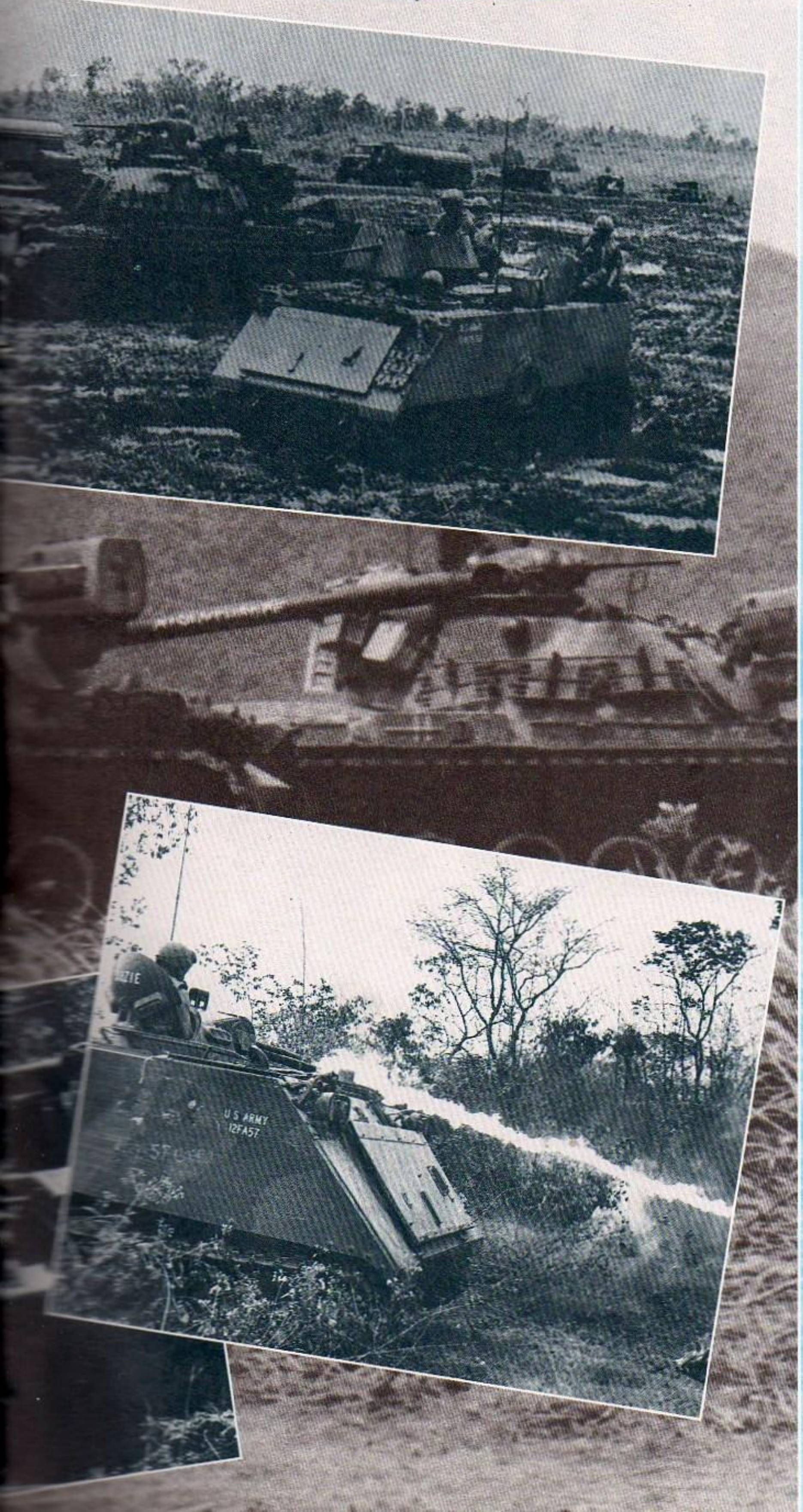
El VC abrió fuego desde una distancia de unos 300 metros y comenzó a abrirse camino hacia el sur, a lo largo del flanco oeste de Blair. Este les mantuvo bajo el fuego de sus dos ametralladoras y lanzagranadas desde el vehículo, pero entonces se le ocurrió que podía venir algún tipo de apoyo aéreo para echarle una mano. Llamó a Sturgis quien envió a Wetzel para ayudarle, y pronto se propinó al VC una

Las armas de la caballería blindada: Tanques M-48 (fotografía principal) y un M88 ARV con un M-48 embarrancado (abajo izda.)



Abajo: Un ACAV (en primer plano) se aleja con un M-48 a su costado. Al pie de la página: Un lanzallamas Zippo en acción contra un puesto del VC.

gran dosis de napalm y bombas de fragmentación. El fuego enemigo decayó de repente, pero justo cuando Blair estaba comenzando a sentirse aliviado respecto a la situación, pudo ver a dos VC preparando un cañón sin retroceso de 75 mm en la carretera 13. Entonces aparecieron dos más con la munición. Blair echó un viztazo confuso a estas evoluciones, pidió proyectil, giró su cañón a la derecha y comenzó a disparar. Los VC fueron barridos de la carretera. No fue una mala representación para un sargento de infantería que no había luchado antes desde un tanque. Cuando el VC interrumpió al fin el contacto, Blair sólo tenía un cartucho de munición.



Sturgis también se sentía mejor. Todavía continuaba la lucha, pero sabía que la había ganado. Su jefe aterrizó de nuevo y se dirigió a varios de los vehículos que luchaban, inspeccionando el abastecimiento de munición y la condición de los hombres. Satisfecho por ambos conceptos, estuvo de acuerdo con Sturgis con que el grupo de rastreo al mando del teniente Ronald Copes debería moverse hacia delante. Sturgis llamó a Copes por la red de radio de la tropa y le dijo que avanzara.

Copes tenía dos M-113, dos carros reparados, y un vehículo de reconocimiento M88. En el momento en que se presentaba el vehículo excavador de los ingenieros, Lewane hizo aterrizar su OH-13 en las cercanías. Copes y Lewane se dirigieron al vehículo excavador esperando que la tripulación estuviese muerta o hubiese desaparecido, pero para su asombro, se abrió la compuerta y salieron cuatro felices ingenieros. Lewane rememoró que tuvo una impresión aterradora cuando aterrizó; estaba todo demasiado tranquilo. Los ingenieros reforzaron su presentimiento cuando le dijeron que habían estado luchando contra el VC durante más de una hora. El M-88 sacó a la excavadora de la zanja y, mientras Lewane partía, Copes se dirigió al norte. Lewane dio una vuelta, vio el tanque de cabeza parado y humo, oyó una gran explosión y se dio cuenta de que Copes había comenzado su guerra particular.

El conductor del vehículo delantero de Cope, SP5 (Especialista de Grado 5) Hugh Oliver, fue herido por la explosión de la mina y lanzado a la carretera por el impacto de una descarga de 75 mm, junto con el mando del vehículo, el Sargento Charles Norris. El resto del grupo de rastreo se acercó entonces al vehículo delantero con todas sus armas llameando. Norris comenzaba a levantarse del borde de la carretera cuando observó un rifle automático tirado cerca. Asió el arma, pero encontró un VC en el otro extremo. Sin embargo, sus manos se habían quemado y el VC fue el que ganó. Los soldados enemigos se marcharon después desapareciendo en la jungla y Norris corrió hacia el M-113 de Copes. Se subió a lo que pensaba sería un refugio seguro, encontrando solamente a un hombre dentro, cargando varios M-16 y alcanzándoselos al teniente, quien los estaba descargando contra el VC.

El 9 de junio la compañía A se traslado a An-Loc por sus propios medios, con 40 de sus iniciales 41 vehículos blindados. El primer Escuadrón del 4.° de Caballería fue recompensado con la Presidential Unit Citation por la batalla del 8 de junio y dos más largas, pero no menos penosas contra la Novena División en junio y julio. Pero un último suceso que ocurrió el 8 de junio nos dirá más acerca del 4.° de Caballería que todo lo que posiblemente pueda acarrear la recompensa citada antes.

Volviendo a la escena de la guerra de Copes, el SP5 Hugh Oliver, conductor del vehículo abandonado ardiendo, recuperó la consciencia cuando se encontraba en la zanja junto a la carretera, gravemente herido y ciego de un ojo. Oyó a los VC que charlaban alrededor de él. Pudo ver su tanque a unos metros de distancia e increíblemente el motor todavía estaba en funcionamiento. Oliver se arrastró hacia el vehículo, se encaramó entrando en el compartimento del conductor y se alejó. Cuando comenzaba a caer la tarde, los hombres que se hallaban en el parque de vehículos blindados vieron un vehículo solitario, hecho pedazos y humeante que se acercaba por la Ruta 13 y entraba en sus límites con la cabeza del conductor ensangrentada.

BATALLA POR COMACCHIO



En abril de 1945 los comandos de la Marina Real se ocupaban de la destrucción de las fuertes posiciones enemigas en las orillas del Lago Comacchio

En el momento que los comandos se reunían en la orilla sur del Lago Comacchio durante la medianoche del 1 al 2 de abril de 1945, sus sonidos se ahogaban por la multitud de altavoces que emitían *La cabalgata de las valkirias* de Wagner fortísimo en el frío aire de la noche. Cada noche de la pasada semana la música había sonado más y más, enmascarando el posible reconocimiento de las patrullas que operaban más allá del río Reno. Ahora se aproximaban los vehículos por la cenagosa orilla, transportando secciones de comandos y los anfibios, que remolcaban «Fantails» que les conducirían al enemigo. Los transportes se atascaban en el barro traicionero y los «Fantails» estaban siendo manejados por comandos maldicientes a través de 800 metros de lodo maloliente y pegajoso hacia los canales que había más allá, donde podrían ponerse a flote. Eran las 4 h. 30 m. cuando los hombres estuvie-

ron a bordo y listos para avanzar. No tardaría en amanecer, pero el Ronnie Todd decidió seguir adelante.

La instrucción a los hombres había terminado unas cuantas horas antes, pero ahora los cuatro comandos del 2 Commando Brigade estaban preparados en sus líneas de salida. Los Comandos de la Marina Real iban a atacar en toda su longitud el banco de arena que separaba el Lago Comacchio del Adriático, el comando n.° 43 (RM) se movería hacia el lado este y sobre la lengua de arena que separaba el estuario del Reno del mar, mientras el n.° 40 (RM) vigilaría el extremo sur del banco de arena, organizando desvíos y actuando de reserva. La información que se había recogido en las salidas de reconocimiento había sido puesta en orden por la Plana Mayor de Inteligencia y cada uno de los puntos de acción cubiertos por la División Turkoman en el banco tenía asignado un nombre bíblico. Los comandos n.° 2 y 9 iban a montar un asalto anfibio sobre las posiciones enemigas que tenían por nombre «Ezra», «Isaiah I», «Isaiah II» y «Levíticas», situadas a unas dos millas al norte del Reno en el lado oeste del banco.

El bombardeo preliminar comenzó a las 4 h. 30 m,; los cohetes y la artillería se desplegaron desde el fondo, las bombas de humo comenzaron a estallar y sonaron los morteros y el fuego de las ametralladoras. A las 5 h. las Compañías A y B del comando n.° 43 salieron de su abrigo y comenzó su avance sobre el punto «Joshua». Pronto entraron en juego las ametralladoras y los morteros del enemigo, obligándoles a retroceder. Fue entonces cuando la Compañía B hizo una barrida larga y triunfante sobre el punto de acción, limpiándolo de enemigos. Se unió pronto la Compañía D, mientras la A corría por la lengua de arena hacia los «Númbers» del extremo norte. Hacia las 7 horas y 38 minutos el enemigo había sido arrojado de la lengua.

Ahora llegaba la Compañía C, pasando a través del punto «Joshua» y empezando a cruzar el Reno justo hacia el norte. Cuatro hombres murieron y uno resultó herido por el fuego antes de terminar de atravesarlo. Los hombres de la Compañía B y D formaron una cabecera de puente y la E se unió a ellos. El oficial de mando del comando n.° 43, Teniente-Coronel Ian Riches, inició una barrera antiaérea perfectamente ajustada y colocada, de fuego y artillería tras su punto de salida, después lanzó los comandos de marines fuera de la cabeza de puente en un rápido asalto sobre la posición «Acts». Esta comprendía dos cañones anti-tanque, uno de 88 mm y un italiano 47/32, ambos bien situados y protegidos por completas compañías de infantería. La acción fue breve y violenta, pero sorprendentemente desprovista de muertes, porque los defensores estaban tan sorprendidos por la rapidez de los marines que la mayoría se declararon prisioneros antes de darse cuenta.

Se trajeron tiradores de la granada anti-tanque Piat para terminar con los refugios subterráneos y las posiciones fueron por fin destruidas

Ahora toda la atención giraba en torno a las principales posiciones enemigas a lo largo del banco norte del río, por donde cruzaba la base de la lengua de tierra. Las ametralladoras se habían colocado en refugios subterráneos excavados más al lado opuesto al banco del río, y los campos de minas estaban por todas partes. A media milla de la más cercana de las posiciones, designada «Hosea», los comandos estaban situados a campo abierto. Se llevaron tiradores de la granada anti-tanque Piat para terminar con los refugios subterráneos y las posiciones fueron por fin destruidas. Las Compañías B, D y E formaban ahora una fuerza compacta bajo el mando del Capitán Gourlay, y dio al fin la orden que les envió hacia una tormentosa incursión al banco noroeste, pasando por «Hosea I» y entrando en «Hosea II».

Mientras los hombres gastaban sus raciones de plomo, llegaron noticias del comando n.° 9, que había sido interceptado en «Leviticus». Los comandos de marines desplegaron de inmediato su asistencia: se reclamó la artillería y el humo de cobertura y los hombres presionaron hacia el oeste. El mayor peligro lo suponían las minas anti-personal, en gran número, ya que las defensas se dirigían hacia el sur del río y el comando n.° 43 se estaba colocando desde el este. Hacia media tardel del 2 de abril, todas las posiciones del norte del banco estaban en manos de los marines y las bajas estaban siendo evacuadas por el comando n.° 40. Pero, sin embargo, el peligro no había desaparecido aún, ya que había numerosos fosos tierra adentro ocupados por tiradores de uno de los regimientos Jäges alemanes, que tenían que ser quitados de enmedio de forma sistemática. La Compañía E dio un gran rodeo para capturar a «Mark», que hasta ese punto sólo había tenido que batallar contra los intentos de desvío del comando n.° 40.

Mientras tanto, los comandos del ejército que llevaban a cabo su asalto anfibio estaban consiguiendo sus objetivos. Finalmente, el comando n.° 9 sometió a «Leviticus» y las posiciones del norte, y el coman-

Izquierda: los miembros del 2.° Comando esperan ponerse en acción aguantando los vientos helados que soplaban sobre el Lago Comacchio. A la noche siguiente se aproximaron a la línea de la orilla para comenzar los preparativos de su asalto anfibio sobre el lago. Debajo: la Compañía de Armas Pesadas del 40.° Comando (RM) descarga los botes de asalto que se usaron una semana más tarde para alcanzar la orilla oeste del Lago Comacchio. Abajo, izquierda: el teniente-coronel R. W. Sankey (sentado, con prismáticos), oficial de mando del 40.° Comando (RM), discute la operación con su oficial de señales.





LAGO COMACCHIO

En la primavera de 1945 la Campaña Marshal de Sir Harold Alexander, comandante en jefe de las fuerzas aliadas en Italia, determinó el montaje de una ofensiva en abril, que finalmente rompería la resistencia alemana en Italia. El plan Alexander exigía un empuje hacia el norte por parte del 8.° Ejército británico hacia Ferrara, empleando la Laguna de Argenta, que estaba situada entre las grandes extensiones de tierras anegadas al oeste y las lagunas del Lago Comacchio en la costa oriental. Al mismo tiempo, el 1.er Ejército de los Estados Unidos iba a batir la zona norte hacia el oeste de Bolonia. Para debilitar la resistencia en el área de Bolonia, un pequeño comando británico iba a hacer una primera batida, en el Lago Comacchio. Antes de que el 8.° Ejército pudiera comenzar su avance, era necesario hacer desaparecer la amenaza situada en su flanco derecho constituida por las fuerzas enemigas apostadas alrededor del Lago Comacchio. Las orillas del norte y oeste estaban defendidas por unidades alemanas, mientras una larga lengua de arena en el perímetro costero del lago contaba con numerosos emplazamientos armados equipados por la División Turcomana.

La tarea de conseguir poner el lago en manos aliadas se asignó a la 2.ª Brigada de Comandos. Mientras dos comandos del Ejército, el 2.° y el 9.°, iban a batir la orilla occidental y el lado oeste de la lengua librándola de los botes de asalto, dos comandos de la Marina Real, el número 43.° y el 40.° (cuyo emblema se muestra arriba) apoyados por la 24.ª Brigada de Guardias, se dirigían hacia el norte sobre la lengua destruyendo las posiciones turcomanas.

Comacchio
Abril de 1945

En agosto de 1944 el 8.° Ejército británico y el 5.° de los Estados Unidos cruzaron la Línea Gótica. Los británicos progresaron bastante al principio, pero la resistencia germana se endureció y Rimini no cayó hasta el 21 de septiembre. El 8.° Ejército presionó hacia el norte, a lo largo de la costa del Adriático y hacia mediados de enero Rávena se hallaba en manos británicas. Las orillas norte y oeste del lago se hallaban defendidas por las tropas alemanas y la barrera de arena en el lado del mar estaba guarnecida por una división turcomana. Se determinó una operación a cargo de la 2.ª Brigada Comando con el fin de tomar las orillas lejanas del lago y de este modo asegurar el flanco derecho de la entrada por los ejércitos aliados en el Paso de Argenta tal y como se había planeado. El 1 de abril de 1945, se llevó a cabo la operación: mientras los comandos del ejército avanzaban hacia el oeste, los comandos de la Marina Real tenían la misión de defender su camino hacia el norte, a lo largo de la barrera de arena. La brigada avanzó unas tres millas durante los dos días siguientes, y el 9 de abril se lanzó la principal ofensiva.

Desde la Línea Gótica a Comacchio
Agosto 1944 - Abril 1945

Ferrara
Lago Comacchio
Reggio
Modena
MAR ADRIATICO
Bolonia
Paso de Argenta
Rávena
Apeninos
la Spezia
Brigada 8.° Ejército
Rimini
Pesaro
Fano
Pisa
Florencia
5.° Ejército EE.UU.
Arezzo
Gubbio

Clave
Fuerzas aliadas
Línea Gótica
Línea del frente, el 26 de agosto de 1944
Línea del frente, el 15 de enero de 1945
Línea del frente, el 8 de abril de 1945
Línea del frente, el 13 de abril de 1945



Abajo, izquierda: los Comandos trepan por la pendiente de diques y canales del banco de arena oriental en el Lago Comacchio hacia su objetivo. Debajo: traslado de comandos en los vehículos de transporte de personal «Fantail». Debajo, derecha: en un paisaje sin lugar donde parapetarse como éste, el cabo Thomas Hunter del 43.° Comando (RM) (derecha) salvó a su compañía de una emboscada con tres ametralladoras en el pueblo de Scaglioca. La citación de su VC póstuma decía: «Su magnífico valor, liderazgo y desenvoltura han sido inspiración para sus camaradas durante toda la operación».



do n.° 2 despejó el banco sur del canal de Bellocchio, a medio camino del banco. De los dos puentes sobre el canal, el occidental había sido destruido, pero el otro, «Peter» en nombre clave, fue tomado intacto. Mientras los hombres del comando n.° 43 se agrupaban en las sombras de la noche, muchos mostraban ya la tensión de la batalla. Los rostros grisáceos, y aquellos que habían perdido a algún amigo, o mostraban las secuelas de la conmoción por la explosión de alguna bomba cercana, se sentaban mirando abstraídos a lo lejos. Sin embargo, la mayoría de ellos se las arreglaron para conciliar el sueño, el único remedio contra el shock de la batalla, a pesar de los repiqueteos de las ametralladoras y del sonido del fuego de mortero que resonaban en la noche.

La mañana del 3 de abril llegó con comida, bebidas calientes, instrucciones para el día y reorganización. El terreno que se extendía ante ellos, que conducía al canal de la Valetta era tan llano como los terrenos ganados al mar en Holanda. Había extensiones de arbustos, que apenas ocultaban las posiciones enemigas «James» y «Jeremiah», mientras en la ruta hacia el canal y fuera hacia la derecha se hallaban los desaliñados graneros y las cabañas del pueblo de Scaglioca. Unas cuatro millas de esta poco atractiva zona separaban el Bellocchio y los canales Valetta, entrelazados con vías navegables que indicaban la presencia de diques transversales y grupos de juncos, aspectos que interrumpían de forma seria el avance.

Eran las 14 horas poco antes de que se diera la orden de avanzar al 43.ª Comando. La Compañía C avanzaba según los manuales: primero los fusileros, cubiertos por la ametralladora Bren, luego era ésta la que avanzabam cubierta por los tiradores. Para su sorpresa y alivio, los comandos encontraron «James» y «Jeremiah» vacíos, pero en el momento que intentaron un tímido rastreo que conducía al este, se encontraron en un extenso campo de minas. Puesto que conducía directamente al sendero de las tropas de avance, había de ser explosionado y señalado. Pasaron dos horas horribles, con los nervios de punta, rodeados de montecillos de hierba y llenos de humedad, picando el suelo e insertando marcas.

A esta hora aproximadamente, el cabo Tom Hunter, cuya sección cubría la operación de marcaje de

LOS COMANDOS DE LA MARINA REAL

A principios de 1942 el Cuartel General de Operaciones Combinadas decidió formar un Comando de la Marina Real compuesto por voluntarios de la División de la Marina Real. Tomó forma el 14 de febrero en Deal (Kent) al mando del teniente coronel J. Picton Phillips. Se le conocía como el Comando RM «A». Los batallones de la División de la Marina Real experimentaron una reorganización en comandos que comenzó en octubre cuando se rebautizaron los Batallones 8.° y 1.° como los Comandos n.° 41 y 42 (RM) respectivamente. El Comando «A» se rebautizó como n.° 40 (RM), y hacia finales de año los Batallones 2.°, 3.° y 5.° se habían convertido en los Comandos 43.°, 44.° y 45.° (RM). Hacia el mes de marzo de 1944 la formación del 48.° Comando (RM) completó el establecimiento de nueve comandos de la Marina Real. En noviembre de 1943, se formó en Italia la Brigada de Servicio Especial 2 (rebautizada Comando), que comprendía los Comandos 2.°, 9.° y 40.° (RM) y 43.° (RM), junto con las tropas belgas y polacas del 10.° Comando (inter-aliadas). Estaba esta brigada al mando del brigadier Ronnie Tod. Después del Día VE el 40.° (RM) absorbió al 43.° (RM) para disgregarse finalmente en 1946. La unidad fue reformada en 1947 como 40.° Comando RM, desde el tiempo de guerra 44.° Comando (RM). Dentro del establecimiento actual de la Marina Real existen tres Comandos, los números 40.°, 42.° y 45.°. Los Comandos números 43.° y 41.° se deshicieron en 1968 y 1981 respectivamente.
Brigadier Ronnie Tod, que estaba al mando de la Brigada de Comando Especial 2.



la Compañía C desde una posición un poco al norte, se aseguró de que había un nuevo peligro. Si los graneros y casitas de Scagliocca, ahora a 400 metros al norte, escondían teóricamente a las tropas enemigas, tendrían que habérselas claramente con una zona batida en la ruta que más o menos tenía que seguir todo el comando. Más específicamente, la Compañía C sería un blanco fácil una vez que los hombres se pusieran en pie para continuar con el avance.

Había incertidumbre sobre si las ametralladoras enemigas abrirían fuego antes de que el cabo Hunter comenzara la carga, o si el propósito de Hunter era ya examinar la situación, pero de repente, el fuego se hizo presente desde las tres ametralladoras que se hallaban en la confusión de edificios. Se concentraban en la solitaria figura de Hunter que corría ante ellos, disparando su Bren desde la cadera con pericia. Además, seis puestos más de ametralladoras a lo largo del banco del canal de la Valetta, cuyo ruido atrajo la atención, comenzaron a añadir sus balas a las que ya se concentraban sobre Hunter. Las bombas de mortero comenzaron a aporrear a las tropas que se agrupaban detrás, algunas de ellas trabajando todavía en los campos de minas.

Para asombro de todos los que le observaban, Hunter se refugió en los edificios, dio una patada a la puerta de la primera casa que encontró, destrozó la ametralladora, apresó a la dotación, que estaba completamente desmoralizada. Volvió a llenar el cargador y repitió la operación en la casa siguiente. Antes de que pudiera deshacerse del tercer arma, la dotación abandonó su puesto, corrió hacia el canal y apretó el paso hacia un puentecillo sobre el banco norte. Scaglioca se hallaba en manos de Hunter.

Pero no lo estaban las posiciones de tiro a lo largo del canal. Mientras la Compañía C corría para cruzar el campo abierto que Hunter acababa de atravesar, un torrente de balas salió de las posiciones anteriormente citadas. Algunas de las figuras que corrían se tambaleaban y caían, pero otras seguían adelante incluso aunque estuvieran expuestas en el campo abierto.

Tras reventar una puerta trasera, Hunter se lanzó



contra un montón de piedras y ocupó las seis ametralladoras con una gran exactitud. Los más cercanos cayeron en silencio y entonces su propia Brent se quedó quieta porque el cargador estaba vacío.

Esto no amedrentó a Hunter: dando gritos de ánimo a todos los que estaban detrás y pidiendo más cargadores —que pronto le fueron lanzados— Hunter todavía apresó otra ametralladora y la destrozó. Ahora, en respuesta a su ejemplo y demandas, otros marines habían abandonado las casitas y corrían por el blanco del canal. Hunter todavía disparaba, todavía gritaba, atrayendo aún la atención del enemigo con su figura al parecer invulnerable.

Desde luego esto no podía durar. Mientras algunos de sus amigos de la Compañía C se lanzaban al abrigo del banco del canal del sur, Hunter se elevó para unirse a ellos, lanzándose adelante con un grito desafiante; fue alcanzado en la cabeza por una ametralladora que le mató al instante. Por su valor, liderazgo y autosacrificio se le concedió a título póstumo la Cruz de la Victoria. Acababa de cumplir los 21 años de edad.

En esa tarde los comandos de marines intentaron consolidarse a lo largo de la línea del canal de La Valetta, y la Compañía E tuvo éxito al colocar una sección en el lado derecho. Pero a pesar del fuego de cobertura, nadie más alcanzó el banco, y tras llegar la oscuridad todos se apartaron al abrigo de los arbustos y a las dunas con su comandante herido. Durante la noche, comenzaron a llegar refuerzos enviados a la zona por el Alto Mando alemán, y con la llegada del amanecer los comandos se encontraron bajo el fuego de los morteros y la artillería pesada.

Al acabar esa tarde se dijo a los hombres del 43.° Comando que iban a ser relevados. Esa misma noche una compañía de Coldstream Guards tomó sus posiciones.

Durante la operación Comacchio la 2.ª Brigada Comando había avanzado siete millas y media en dos días. El 9 de abril, se llevó a cabo el ataque principal, y hacia el 23 del mismo mes toda la longitud del Valle del Po estaba en manos de los aliados. Seis días más tarde, dos oficiales alemanes mostraron la señal de rendición incondicional de todas las tropas alemanas en Italia. Fue la primera capitulación dramática alemana de la guerra.

Mientras el 43.° Comando (RM) se dispersó finalmente en 1968, el 40.° todavía existe y tiene su base en el Campo Oeste. Los logros de los comandos de marines en esa lengua de arena yerma y fría de la costa italiana no serán olvidados jamás por los Royal Marines. De hecho, una unidad especializada de la moderna Royal Marine, que es responsable de la protección de los bienes marítimos británicos, tiene su base en Arbroath en Escocia, y tomó su nombre tras la acción y genera el respeto de todos los hombres que la conocen. Esa unidad es la Compañía Comacchio.

Abriéndose camino. Arriba, izquierda: tras el éxito de la 2.ª Brigada Comando en el Lago Comacchio, los señaladores del comando ocupan las trincheras. Centro, izquierda: los comandos, uno de ellos con la gorra de visera de un alemán apresado, hacen limpia de enemigos. Abajo, izquierda: una columna de Fantails se mueve en una de las muchas zonas de canales. Abajo, derecha: los prisioneros alemanes esperan su destino tras el ataque.

Marina Real, 40.° Comando (RM), Italia, 1945

Sobre su uniforme de combate de estameña caqui, lleva equipo y cartucheras de tela del modelo 37. Bajo la red del casco va enrollada una venda de campaña y lleva una ametralladora Thompson M1928A1.

Operando desde aeródromos improvisados, los «kyttyhawks» del 112.° Escuadrón se convirtieron en el azote de la Luftwaffe en el Desierto Occidental

ESCUADRON TIBURON

Arriba: un «Kittyhawk» Mk III del 112.° Escuadrón en el campo aéreo de Zuara. Abajo: los pilotos de «Kittyhawk» del escuadrón posan ante su aparato de salvaje apariencia. La boca del tiburón, motivo del escuadrón, fue también adoptada por el grupo Voluntario Americano, los «Flying Tigers» (Tigres Voladores) que operaban en China.

Durante las feroces batallas aéreas sobre el Desierto Occidental en 1942, la RAF empleó por primera vez el avión caza-bombardero para las misiones de ataque a tierra durante la II Guerra Mundial. Aunque su empleo no suponía una gran innovación de carácter táctico, puesto que los cazas habían sido usados de esta forma en la I Guerra Mundial y la Luftwaffe había estado desplegando caza-bombarderos desde 1940, para los escuadrones de caza aliados en el desierto suponía un importante giro. Los pilotos de caza de la RAF, de la RAAF (Real Fuerza Aérea Australiana) y de la SAAF (Fuerza Aérea Sudafricana) habían luchado muy duramente para obtener algo más de superioridad en el aire sobre la Luftwaffe, aunque su equipo era pobre y no tenían experiencia comparándolos con sus oponentes germanos. Sólo cuando éste se consumó fueron capaces de intervenir de forma efectiva en las batallas terrestres.

La formación pionera de caza-bombarderos en el Desierto Occidental fue la del 112.° Escuadrón de la RAF. En mayo de 1941, después de un servicio de observación en Africa Oriental, el Desierto Occidental, Grecia y Creta, el escuadrón se había retirado a Fayid en Egipto. Al mes siguiente comenzó a reemplazar sus antiguos biplanos Gloster «Gladiator» por los cazas monoplanos americanos Curtiss «Tomahawk» y en septiembre de 1941 la unidad fue declarada operativa con sus nuevas aeronaves. Se movía hacia Sidi Heneish en el Desierto Occidental bajo el mando del jefe del escuadrón, D. W. Balden. En esta época fue cuando el escuadrón adoptó el distintivo fuertemente efectivo de la boca del tiburón, que iba a mantener durante todo su servicio. En palabras de un piloto, «esa boca chocante transformaba la apariencia de la máquina rechoncha en un agresivo aeroplano de combate que te hacía sentir deseos de pilotarlo». Así uno de los nueve escuadrones de caza controlados por el Cuartel General del Aire, en el Desierto Occidental en septiembre de 1941, el 112.° Escuadrón, fue asignado al Ala 258 junto con el 3.er Escuadrón de la RAAF, el 2.° Escuadrón de la SAAF y el 250.° Escuadrón de la RAF para operaciones tácticas.

Mientras el 8.° Ejército británico montaba en Egipto la Operación Crucero, una ofensiva que debía comenzar el 18 de noviembre y que intentaba alejar a Rommel de la zona este de Libia, el Ala 258 recibió la orden de garantizar el patrullaje de caza y la escolta de bombarderos sobre el territorio de Cirenaica, en manos alemanas. Anticipándose a una campaña de desplazamiento rápido, se movilizó por completo a las tripulaciones del escuadrón y se les dividió en dos grupos operativos, más un grupo de retaguardia que comprendía los cuarteles generales, los almacenes y los talleres. Esta forma de organizarse permitía a uno de los grupos desplazarse hacia una base nueva mientras el otro ayudaba a las fuerzas aéreas.





Se procuraba que las condiciones del desierto fueran semejantes para la tripulación de tierra y la de aire. La fina arenilla que flotaba hacía que el mantenimiento fuera muy dificultoso y las máquinas y las armas fallaban con facilidad, especialmente después de las tormentas. El oficial piloto Neville Duke, que se unió al 112.° Escuadrón en noviembre de 1941 observó que:

«La vida en el desierto era dura pero saludable, y estábamos todos en muy buena forma. Como no teníamos donde ir, estábamos juntos mucho tiempo y el escuadrón tendía a ser una unidad, más que otros en otras zonas. Las tormentas de arena eran desagradables, pero generalmente era cuestión de adaptarse a las condiciones y conseguir la 'sensación' del desierto.»

La noche del 24 al 25 de noviembre amenazó un peligro en la guerra del desierto para el 112.° Escuadrón, cuando los blindados alemanes casi lograron invadir su base en el campo de aterrizaje 122. «Teníamos 175 aeronaves, recordaba el cronista del escuadrón, y cuando la columna Hun pasó sólo a diez millas al norte de donde estábamos perdió una oportunidad gloriosa de dañar la mayoría de nuestros cazas.»

La principal amenaza durante noviembre y diciembre, sin embargo, venía de la fuerza de cazas de la Luftwaffe. Durante una barrida en la tarde del 22 de noviembre, los Tomahawks del 112.° Escuadrón, que volaban con los del 3.er Escuadrón de la RAAF se encontraron con él, Messerschmitt Bf 109 del 27.° Jagdgeschwader al sudeste de El Adem. Mientras los cazas alemanes contaban con las ventajas de una mayor rapidez, proporción de ascenso y techo, los «Tomahawks» volaban en círculos defensivos con el fin de explotar su mayor maniobrabilidad. Este tipo de tácticas tuvieron éxito sólo de forma parcial pues siete «Tomahawks» cayeron bajo las balas enemigas, pero el piloto oficial Duke y el también piloto oficial J. P. Bartle del 112.° Escuadrón pretendieron batir a los cazas enemigos. Tras el fallo de su visor de tiro, Duke empleó la antigua táctica del «Tomahawk» de «girar y apuntar» hacia el blanco y quedó sorprendido al ver estallar ante él un aparato enemigo. Tras unos 30 minutos de combate, caía la tarde y el Bf 109 interrumpió su empeño, permitiendo así escapar a los «Tomahawks» fácilmente. El mayor de los desastres lo sufrió el 3.er Escuadrón de la RAAF, y solamente el sargento H. G. Burney del 112.° Escuadrón no pudo volver. Se vio obligado a hacer un aterrizaje forzoso en el desierto. Allí fue avistado por el comandante del ala, F. E. Rosier, que aterrizó amablemente con su «Hurricane» muy cerca para recogerle. Desafortunadamente, se quemó una de las cubiertas del «Hurricane» en el rescate y así ambos pilotos hubieron de caminar 30 millas hasta llegar a las tropas amigas más cercanas.

«Los italianos eran muy buenos pilotos acrobáticos aunque carecían de sentido táctico»

El escuadrón no siempre tenía tanta suerte para escapar de los desastres. Duke, que fue abatido dos veces en el espacio de cinco días, rememoraba que «en sólo cuatro salidas perdimos 14 «Tomahawks», la mayoría de ellos abatidos por los ME-109. De forma ocasional nos tropezamos con italianos en el «Macchi» M. C. 200» y en el «Fiat G.50», escurridizos y muy manejables.» No obstante, en general, los italianos aunque eran muy buenos pilotos acrobáticos carecían de sentido táctico y «parecía que en-



112.° ESCUADRON

El 112.° Escuadrón se formó el 30 de julio a partir del núcleo del 50.° Escuadrón de Vuelo «B» y pronto empezó a llevar a cabo patrullas diurnas de vuelo en Sopwith «Pups», que cambiaron a los Sopwith «Camels» en 1918 para efectuar vuelos nocturnos. Aunque se dotó con Sopwith «Snipes» tras el armisticio, el 13 de junio de 1919 llegó la desbandada. El 16 de mayo de 1939 se volvió a reagrupar el escuadrón, equipado con Gloster «Gladiator» (biplanos) y se le envió a Egipto como parte de la defensa del Canal de Suez. Tras el estallido de la guerra, el escuadrón conducía a las patrullas por todo el Desierto Occidental, después participó en la defensa de Atenas y como apoyo de las fuerzas británicas en su retirada de Grecia.

Fue trasladado de nuevo a Egipto en 1941 y se le dotó de cazas Curtiss «Tomahawk» y «Kittyhawk»; el 112.° Escuadrón comenzó una larga y brillante carrera de caza-bombardero. Tras la campaña del Norte de Africa, operó en Malta, después en Sicilia e Italia, donde apoyó a las fuerzas aliadas en Salerno. Tras nuevas misiones en Yugoslavia, el escuadrón fue equipado de nuevo con «Mustang» norteamericanos. Aunque se dispersó por segunda vez el 31 de diciembre de 1946, el escuadrón se reagrupó en Fassberg (Alemania) el 12 de mayo de 1951 como parte de la Segunda Fuerza Aérea Táctica. Estuvo en servicio hasta 1957, año en que las reducciones de la defensa causaron su desbandada el 31 de mayo. Se muestra arriba la insignia del 112.° Escuadrón.

traban en combate más con el espíritu de un torneo medieval que con el de una lucha a vida o muerte».

El cinco de diciembre Duke estaba metido en un combate que ilustraba de qué modo el pobre mantenimiento de un aparato, y un enemigo volando en una máquina superior podían combinarse para vencer incluso al más capacitado de los pilotos de cazas:

«Iba al frente de una sección de cuatro y no me sentía particularmente feliz. Al despegar las nubes de arena expulsadas por la sección principal dieron como resultado que mi parabrisas se cubriera de una capa gruesa de polvo, restringiendo así mi visión. Mi radio se estropeó y me sentí muy solo al no poder escuchar lo que estaba sucediendo; pero como nuestros efectivos eran escasos y había esperanzas de encontrar a la formación de ataque enemiga, decidí no abandonar la formación.

El sol era brillante, casi cegador cuando miraba hacia él ocasionalmente, sabiendo que justo en esa dirección podríamos esperar problemas provenientes de los ME-109; y la combinación del parabrisas polvoriente y el resplandor del sol me hacía parpadear y escudriñar. Me sentía como un ciego y, sin la radio, bastante sordo. Me pegué a la formación y pronto observé a nuestro líder cayendo sobre un enjambre de Ju-87 y una escolta cercana de «Macchis» y «Fiat» G.50.

Descendimos, pero no había solución para mí. Tenía encima una formación de 109, pero los había perdido por el parabrisas con arena y el sol. Uno de ellos no me perdió a mí. Hubo un gran golpe en los asientos de popa en el lado de estribor. Mi pie fue lanzado del pedal de dirección. Sentí un fuerte golpazo en mi pierna derecha y la zona de los asientos se llenó de humo. Los golpes continuaban, haciendo que el «Tomahawk» se estremeciera, y llevé a cabo una acción evasiva muy rápida, aunque sabía que el avión había sido bastante dañado.

A 10.000 pies el «Tomahawk» dio un giro; su elevador derecho estaba completamente destrozado, el ala derecha se rasgó por el borde de salida debido a un proyectil de cañón pesado antiaéreo y el control del alerón derecho fue atravesado de parte a parte. Aunque hice lo posible por enderezarlo, el avión giraba y giraba. Es el momento de salir, pensé. Desabroché mis cinturones de seguridad, abrí el techo y me preparé para saltar, y entonces, a unos 2.000 pies, la máquina empezó a comportarse como antaño. Todo se puso en orden.»

Caldwell concluyó sus experimentos de bombardeos en picado con un ataque sobre las posiciones enemigas en Martuba

Duke se las arregló para llevar su «Tomahawk» al sitiado Tobruk para efectuar un aterrizaje forzoso. Cuando su pierna herida se curó, se le envió de nuevo a que se uniera al 112.° Escuadrón en el campo de aterrizaje 122.

A finales de diciembre el rompe y rasga del impla-



Arriba, derecha: un «Kittyhawk» armado con una bomba de 120 kg despega entre una nube de polvo desde una pista rudimentaria en el Desierto Occidental. Centro, derecha: un tanque alemán PzKpfw Mk III destrozado, con su torreta claramente arrancada de la base, da testimonio suficiente de la eficacia de la Fuerza Aérea del Desierto. Derecha: el sargento piloto Alec Rowe, uno de los hombres más distinguidos del 112.° Escuadrón y más allá el jefe del escuadrón, C. R. «Killer» Caldwell, a cuyo mando estuvo el escuadrón en los primeros meses de 1942.

cable combate había reducido el 112.° Escuadrón a una fuerza con sólo cinco aviones en servicio, y a finales de año se le reequipó con el Curtiss «Kittyhawk». El nuevo caza era un «Tomahawk» mejorado con un motor mucho más poderoso y con un aumento de armamento. Sin embargo, aún no podía competir con el omnipresente Bf 109 de la Luftwaffe. Dada su similitud con el «Tomahawk», la conversión al «Kittyhawk» suponía pocos problemas y el 9 de enero de 1942, el escuadrón retornaba a la acción. Poco tiempo después, el jefe del escuadrón C. R. Caldwell, australiano, asumió el mando; había servido previamente como comandante de vuelo en el 250.° Escuadrón. Destinado a terminar la guerra como el piloto de cazas con más tantos de la Real Fuerza Aérea australiana,

JEFE DE ESCUADRON, NEVILLE DUKE

Neville Duke nació en Tonbridge (Kent) el 11 de enero de 1922 y en 1940 llegó a la RAF como piloto voluntario de entrenamiento. Obtuvo sus alas de piloto en febrero de 1941 y en abril se le envió al 92.° Escuadrón en Biggin Hill, que era entonces el mejor escuadrón del Mando de Cazas de la RAF. Duke tomó parte en numerosas barridas y misiones de escolta a bombarderos sobre Francia, y el 25 de junio de 1941 obtuvo su primera victoria en combate.

En octubre, con dos victorias en su haber, Duke fue enviado a Egipto y se unió al 112.° Escuadrón en Sidi Heneish. Duke permaneció en Egipto después que terminó su primera ronda de combates con el 112.° Escuadrón en abril de 1942, trabajando como instructor de caza hasta noviembre de 1942. Después volvió a unirse al 92.° Escuadrón, que le había seguido a Africa y que operaba con «Spitfire» Mk VC desde Gambut en Libia.

En enero de 1943 fue ascendido a teniente de vuelo y llegó a ser comandante de vuelo. Hacia el mes de marzo tenía en su haber 18 naves enemigas destruidas y se le premió con la DSO (Orden de Servicios Distinguidos).

Tras otro período de instrucción, Duke comenzó su tercera ronda operativa como oficial de mando del 145.° Escuadrón, que volaba con «Spitfire» Mk VIII desde Caserta (Italia). En septiembre de 1944, cuando llegaba a su fin su carrera de combate, tenía en su haber 28 victorias, lo que le convertía en el piloto con más tantos de la Fuerza Aérea del Desierto.



LOS «HAWKS» CURTISS

El Curtiss P-40 «Warhawk» fue el último de una larga serie de cazas monoplaza que comenzó en 1926 con la introducción del P-1, el primero de la nueva clase de cazas Pursuit y el primero de los aviones Curtiss que iba a llevar el nombre «Hawk». La calidad de los P-40 no era sobresaliente si se comparaba con algunos de los grandes cazas tanto aliados como del Eje en la II Guerra Mundial, pero se produjeron más de 14.000 en seis años y se desenvolvían bien en cualquier campo operativo.

La primera variante del P-40 que entró al servicio de la RAF fue el «Hawk» 81-A1, pedido por Francia y retirado a Gran Bretaña tras la ocupación alemana. El «Tomahawk» MK1 fue diseñado por la RAF, que empleaba la mayoría de sus 185 prototipos para entrenamiento. La RAF recibió después 930 ejemplares del Hawk 81-A3, un avión superior con depósitos auto-obturantes, blindado y seis ametralladoras 303 colocadas en las alas. Este modelo fue designado «Tomahawk» Mk IIB por los británicos.

La compañía Curtiss, poco satisfecha con la ejecución de su avión rediseñó el P-40 en 1941.

La instalación de fuerza motriz fue sobreelevada con un motor Allison V-1710-39 de 1150 hp, se añadió más blindaje, y el armamento fue reemplazado por cuatro ametralladoras de 0,5 pulgadas. Tras añadir dos ametralladoras más, se fabricaron para Gran Bretaña 1.500 unidades de este tipo (el P-40 E o Hawk 87-A3), y allí se diseñó el «Kittyhawk» Mk IA. Se introdujeron posteriores variantes del «Kittyhawk» en el servicio de la RAF con el progreso de la guerra, y el 112.° Escuadrón recibió el «Kittyhawk» Mk III en octubre de 1942 y el «Kittyhawk» Mk IV en abril de 1944. La producción de la serie «Warhawk» terminó en diciembre de 1944.

Caldwell tenía ya 18 victorias en su haber. Iba a añadir dos exterminios, más una victoria compartida, a su total durante los dos meses siguientes, pero quizá su trabajo más importante durante este período fue el desarrollo de las técnicas del bombardeo en picado para el «Kittyhawk». Su primer vuelo de prueba el 10 de marzo intentaba descubrir si una bomba podía ser lanzada sin arrastrar el propulsor de la nave. Afortunadamente, esto fue ejecutado de forma segura y Caldwell terminó sus pruebas de vuelo en picado al día siguiente con un ataque a las posiciones enemigas en Martuba.

Mientras tanto, la ofensiva Crusader había conseguido muchos de sus objetivos, habiendo liberado Tobruk y expulsado al enemigo de Cirenaica. Sin embargo, fue difícil que se consolidaran tales logros y el 21 de enero, Rommel contraatacó, haciendo retroceder al 8.° Ejército. Durante las 400 millas de retirada a Gazala, Neville Duke voló con el 112.° Escuadrón en un gran número de misiones de bombardeo contra los convoyes enemigos.

Se obtuvo una importante victoria por los «Kittyhawks» del 112.° Escuadrón y del 3.° de la RAAF al 14 de febrero. Interceptaron una formación de Stukas Ju 87, que iban escoltados por Macchis M. C. 200 y por Bf 109, que sumaban unos 32 aparatos, en las proximidades de Acroma. De todos ellos, se presumió que 20 habían sido destruidos, dos se destruyeron con toda probabilidad y diez sufrieron daños. Nadie del escuadrón aliado tuvo ningún problema, y los 10 pilotos del 112.° Escuadrón que participaron en el combate presentaron el derecho a la victoria.

La Batalla de Gazala en mayo de 1942, el día 26, fue precedida en su comienzo por una tregua en la lucha, pero los aliados poco podían hacer para resarcirse de sus pérdidas. La primera unidad de «Spitfire» no iba a llegar al desierto hasta junio y por tanto las unidades de «Kittyhawk» continuaron soportando el fragor de la batalla. El jefe del escuadrón, Billy Drake, tomó el mando del 112.° Escuadrón en mayo, y el día 16 la unidad comenzó las operaciones de bombardeo en picado en serio. Sin embargo, el aumento del énfasis en las operaciones de ataque a tierra, no significó el fin de la lucha aérea. El 4 de junio Drake llevó a cabo un ataque de bombardeo en picado particularmente efectivo en apoyo de los defensores de Bir Hacheim, que transmitieron «Bravo, gracias a la RAF». La respuesta fue «Bravo a vosotros, gracias por el fuego». Dos días después, durante una misión caza-bombardera en la misma zona, el escuadrón se topó con una formación de Bf 109 y derribó a dos de ellos, con Drake reclamando un tercero como posible victoria. La derrota británica en Gazala tuvo como consecuencia la reti-



Arriba: el «Kittyhawk» Mk I, del que se proporcionó a la RAF 560 unidades entró en servicio con el 112.° Escuadrón en diciembre de 1941 y terminó en octubre de 1943. El Mk IA que le siguió contaba con dos ametralladoras adicionales en las alas de 0,5 pulgadas. Debajo: los «Kittyhawk» Mk III calientan motores en la pista de despegue en el campo aéreo de Zuara en 1943.





rada posterior a la línea del Alamein durante junio.

Hacia finales de junio el frente de batalla se había estabilizado y, mientras Rommel intentaba romper la Línea del Alamein, el 112.° Escuadrón se estableció en el campo de aterrizaje 91 en Amriya. En esta época sus operaciones fueron principalmente caza-bombarderas y misiones de escolta a bombarderos, aunque mientras se aproximaba el día de la contraoferta de Montgomery, se daba

Piloto, 112.° Escuadrón de la RAF, Desierto Occidental, 1941

Este piloto lleva puesto el mono de vuelo y el paracaídas «tipo asiento» que fue distribuido a los pilotos de cazas monoplazas. Su mecanismo de expulsión rápida (el disco de metal) aparece en la parte delantera, mientras la anilla de expulsión del paracaídas se encuentra bajo su antebrazo izquierdo. Su casco de vuelo de cuero es del tipo B de la RAF con toma para cable externo y ha elegido llevar puestos zapatos de paisano, que no eran de dotación obligada.

énfasis a las misiones de superioridad aérea. Por un golpe de buena suerte, las intensas lluvias de primeros de octubre destruyeron los campos aéreos alemanes de El Daba y la región de Fuka, mientras los campos de aterrizaje de la RAF en los alrededores de Amriya eran todavía útiles. De esta forma, los caza-bombarderos aliados y los bombarderos medios fueron capaces de atacar la flota alemana estacionada y las posiciones de las tropas enemigas con menor peligro de ser interceptados. La Luftwaffe no disfrutaba de tal inmunidad y se llevaron a cabo combates a gran escala en el campo de batalla del Alamein.

Una docena de «Kittyhawks» del escuadrón, que llevaban a cabo una misión de escolta de un bombardero, fueron hechos pedazos por los Bf 109. El líder del escuadrón, Drake, y el oficial piloto Wright derribaron uno cada uno, pero habían perdido dos «Kittyhawk». En la mañana del 27 de octubre el escuadrón luchó con los «Macchi» M. C. 202 destruyendo tres de ellos por la pérdida de un «Kittyhawk».

A primeros de noviembre el enemigo se replegaba, porque el 112.° Escuadrón atacaba sus convoyes dondequiera que se hallaran. Siguió un frenético salto de campo en campo en un intento de mantener el rápido avance. Hacia enero de 1943 las fuerzas del Eje se habían replegado, pasado a Trípoli y la larga campaña del Desierto Occidental tocaba a su fin. En marzo de 1943 el 112.° Escuadrón logró su victoria aérea número 200, pero a partir de aquí comenzó a especializarse de forma creciente en misiones de ataque a tierra. Tomaron parte en la ruptura de la Línea de Mareth y después en las campañas de Sicilia e Italia. No obstante, fue en el Desierto Occidental donde obtuvo el Escuadrón sus más grandes triunfos, volando con los «Tomahawks» y «Kittyhawks» de morro de tiburón.



Arriba: un Curtiss «Tomahawk» Mk IIB (que se distingue del «Kittyhawk» por su toma de aire del morro menos pronunciada) en misión de bombardeo sobre el desierto. Izquierda: bombarderos alemanes Ju 88 con daños, en un campo aéreo tunecino tras una incursión. Obsérvese el aparato quemado a la izquierda. Parte superior: los pilotos del 112.° Escuadrón posan para la cámara en una base temporal en Túnez. Centro: la Fuerza Aérea del Desierto se desplegó para apoyar la invasión de Italia, y el personal del 112.° Escuadrón aparece en esta foto entrando en Roma.



A QUEMARROPA

En enero de 1945, cerca de Kangaw, en Birmania, los comandos británicos fueron atacados por las fuerzas japonesas

Durante la tarde del 21 de enero de 1945, nueve días después de la defensa japonesa de la península de Minbu, al norte de Birmania, la 3.ª Brigada de Comandos mandada por el Brigadier C. R. Hardy, embarcó en unidades navales y puso rumbo a su posición de lanzamiento, seis millas al sur de Kyagin. Los últimos reconocimientos aéreos y los documentos capturados, ponían de manifiesto la existencia de una serie de posiciones fuertemente defendidas sobre la línea que va desde la aldea de Kyagin en la ruta principal al nordeste de Minbu, hasta la parte oeste de las montañas al otro lado del río de la península de Minbu. Con esto quedaba bloqueada la ruta de avance desde el oeste y la pretendida aproximación a Kyagin. Y lo que era peor, estas posiciones ya habían sido guarnecidas por las tropas de Matsu, el enemigo con que tuvo que luchar el Comando en los recientes combates de Minbu.

Como la península de Minbu ya había sido limpiada, el enemigo había tenido que renunciar al uso de las vías fluviales para su retirada de Arakan, de manera que la única vía de escape que le quedaba era la carretera de Myohaung a Tamandu. El General Christison, comandante del XV Corps, decidió en consecuencia que había que cortar esa carretera, para tener un yunque sobre el que golpear a las fuerzas de Matsu, utilizando el martillo de la 82.ª División (Africa Occidental) que venía barriendo desde el norte. Se elaboró un intrépido plan que preveía un asalto anfibio con unidades de desembarco avanzando hacia el sur y hacia el este a través de los pasos del río Thegyan,



Página 1181: los comandos ascienden por las escarpadas pendientes de la Colina 170 al noroeste de Birmania durante la amarga lucha contra los japoneses en enero de 1945. Tras una penetración anfibia en profundidad en territorio enemigo (abajo) las tropas de asalto se abren camino a través de la densa jungla (izquierda) para tomar posiciones en torno a la aldea de Kangaw, donde afrontaron y dominaron una sucesión de fanáticos ataques japoneses.

y después hacia el norte hasta llegar a una playa existente dos millas al suroeste de Kayah. La aproximación directa hubiera supuesto unas siete millas; en cambio la que se cogió era más tortuosa e implicaba el recorrer 20 millas a lo largo de sinuosas vías fluviales y atravesando pantanos y manglares en el corazón del territorio enemigo.

La rapidez era decisiva y había que preparar la operación a toda velocidad para sorprender al enemigo. Una vez más, los comandos supieron estar a la altura de las circunstancias. El apoyo de artillería para el desembarco estuvo a cargo de una fuerza de 25 morteros del 27 Regimiento de Campo, R.A. montados en unidades Z ancladas en Daingbon Chaung y de los cañones de la corbeta Narbada, situada en Myebon. También participaron en el apoyo artillero el grueso de la 25.ª División India de artillería, una fuerza del 6 Regimiento Medio, R.A. y «Auntie», un obús de 7,2 pulgadas situado también en la zona de Minbu. Una vez desembarcada la 3.ª Brigada de Comandos, se vería reforzada con una compañía de tanques del 19 de Lanceros y con los hombres del 8.º Hyderabad.

Cuando las unidades empezaron a remon-

La Batalla de Kayah
Enero-Febrero 1945

En diciembre de 1944, cuando las fuerzas británicas del centro de Birmania avanzaban sobre Meiktila y Mandalay, las fuerzas japonesas de ocupación empezaron a retirarse de la región de Arakan, al noroeste de Birmania. Los británicos, ansiosos por cortar la retirada enemiga por Irrawaddy hacia Birmania Central, pusieron en marcha la Operación Talon, un rápido avance hacia el sur por el Arakan, cortando las comunicaciones japonesas fluviales y por carretera. Akyab fue sorprendido y el 21 de enero estaba todo listo para una expedición de comandos tierra adentro hacia Kayah.

La campaña de Birmania
Diciembre 1944-Febrero 1945

INDIA
Chittagong
Shwebo
Mayu
Kaladan
Chindwin
ARAKAN
Mandalay
Maungdaw
Myohaung
Kayah
Meiktila
BIRMANIA
Akyab
Minbu
An
Taungup
TAILANDIA
Islas Ramree
GOLFO DE BENGALA
Irrawaddy
Rangún
Deltas del Irrawaddy
Golfo de Martaban
Clave
Fuerzas aliadas

Kayah y la colina 170
Enero-Febrero de 1945

Fingers
Chaungey
Perth
Kayah
Taungaw
Duns
Pinner
Melrose
40(RM) Cdo.
44(RM) Cdo.
Awa-ywa
Colina 170
Brighton
23 Enero
1 Cdo.
5 Cdo.
Berwick
Thames
22 Enero
42(RM) Cdo.
Mersey
Daingbon Chaung
22 Enero
Daingbon
Clave
3.er Comando Brigada

tar el Daingbon Chaung el 22, mientras los artilleros comprobaban sus armas y los comandos se agachaban incómodamente en las embarcaciones, no se veía afortunadamente el menor signo de vida en ninguna de las orillas del río. Más allá de la fangosa maraña de los manglares pantanosos, había arrozales, anegados por las mareas de primavera; después la jungla cubría las laderas que conducían a la aldea de Kyagin y a la cadena de montañas casi impenetrables que hay situada detrás.

Los comandos, aunque enardecidos por sus éxitos en Minbu, permanecían tensos durante su peligroso acercamiento a la zona de playa. Todos habían recibido instrucciones precisas y sabían exactamente lo que tenían que hacer. Tal como consta en la orden de operaciones de la 3.ª Brigada de Comandos, tenían que «asegurar una cabeza de puente en Daingbon Chaung, que sirviera de preparación para establecer un bloqueo de carretera en Kayah». El comando N.° 1 de la Brigada fue el primero en desembarcar a las 13,00 horas, y al caer la noche, después de algunos combates cuerpo a cuerpo, había capturado la mayor parte del objetivo «Brighton» (la cota 170). El 5.° Comando y el puesto de mando de la brigada establecieron su posición en la ladera sur de la colina 170; el 44.° Comando avanzó hasta «Milford», posición situada al este de la colina 170; el 42.° Comando se quedó para defender la playa. Con las primeras luces del día 23 de enero, el 1.° Comando terminó la limpieza de la colina 170 mientras que el comando 44 recibió la orden de avanzar hasta «Pinner», posición situada al suroeste de Kayah y al este de «Milford». El 42.° Comando fue relevado en la playa por el 8.° de Hyderabad y fue a establecerse en «Milford». Un testigo ocular del 44.° Comando recordaba así el ambiente previo al combate:

«Desde nuestras recién conquistadas posiciones, podíamos divisar claramente las alturas que constituían la fortaleza del enemigo para guardar el paso de Kayah. Un inquietante silencio penetraba la escena sin vida que se extendía ante nosotros. Podríamos haber venteado la confabulación que se tramaba en las orgullosas alturas que dominaban Kayah, donde la guarnición japonesa acababa de enterarse de nuestras intenciones.

Con un poco más de intuición podríamos haber sospechado también que durante aquella tranquila tarde el enemigo estuvo planeando nuestra expulsión de la colina y la destrucción de lo que quedase de nosotros durante nuestra retirada a través de los campos de arroz. Probablemente fue beneficioso para nuestra tranquilidad mental el que no nos viéramos invadidos por semejantes presentimientos. Justo antes de que oscureciera preparamos la guardia y nos acomodamos en nuestras trincheras para lo que esperábamos que sería una noche tranquila.



LA LIMPIEZA DEL ARAKAN

A primeros de enero de 1945, la Brigada Comando N.°3 mandada por el General de Brigada C. R. Hardy recibió la orden de lanzar un ataque anfibio contra las fuerzas japonesas que resistían en la península de Minbu al noroeste de Birmania. La brigada debía actuar coordinadamente con elementos de la 25.ª División India para cortar la retirada de la 54.ª División del enemigo por Yomas y el valle del Irrawaddy.
A las 08,30 horas del 12 de enero las unidades de desembarco transportaron al 42.° Comando a las playas de desembarco, que fueron aseguradas con poca resistencia y a continuación el 5.° Comando avanzó hacia el interior para arrancar de raíz al enemigo. Las otras dos unidades de la brigada, los 1.° y 44.° Comandos quedaron junto a la playa para pasar después a la acción. Durante los dos días siguientes la brigada tuvo una serie de combates en pequeña escala, obligando a replegarse al enemigo hasta las estribaciones próximas. El día 15 se lanzó un ataque intenso con toda la brigada contra las posiciones enemigas. Apoyados por el fuego de los carros Sherman, las tropas de asalto pudieron vencer a los defensores japoneses. Las bajas de la brigada ascendían a 5 muertos y 30 heridos; sólo pudieron escapar 40 hombres de la fuerza enemiga inicial. Tras la limpieza de la península de Myebon, la única ruta de escape posible era la carretera de Myohuang a Tamandu. Para evitar esta maniobra, se ordenó a la Brigada Comando número 3 que cortara dicha carretera cerca de la aldea de Kayah y el 21 de enero de 1945 la brigada pasó a la acción. Arriba, la insignia moderna del cuartel general de la Brigada Comando N.° 3.



Izquierda: comandos armados con Brens y Lee-Enfields, recorren la zona próxima a la colina 170. Abajo, la toma de un refugio con una granada de fósforo. Abajo a la izquierda: defendiendo una

cresta batida por las bombas los comandos se preparan para resistir un ataque violento por parte de un enemigo diestro (abajo a la derecha).



De repente, a las 20,00 horas, un mortero abrió fuego sobre nuestro flanco norte, demostrándonos que los japoneses habían estado observándonos todo el tiempo. Estos disparos hirieron a dos de nuestros hombres, uno de ellos muy seriamente; después se produjo una pausa de unos 20 minutos. Podía oírse con toda claridad a un vehículo pesado y varios vehículos que se movían por el arrozal iluminado por la luna, en la dirección procedente de la carretera de Kangaw, si bien el follaje era tan espeso que no podíamos ver nada desde nuestras posiciones.

Se podían oír las órdenes en japonés, cada vez con mayor claridad a medida que el enemigo iba desplazando las armas a su posición. Súbitamente una luz roja surgió desde el arrozal y el ataque comenzó. La primera en abrir fuego fue una ametralladora de tamaño mediano que disparó sobre nuestro flanco izquierdo, barriendo nuestras trincheras delanteras; no hubo heridos, pero se produjeron algunos daños materiales y las botellas de agua que estaban colgadas del follaje sobre las trincheras quedaron llenas de agujeros. A continuación empezó el bombardeo artillero, con la artillería enemiga situada en el arrozal y disparando a quemarropa sobre nosotros. El fuego de mortero, las descargas de granadas y las ametralladoras se combinaron formando una estremecedora cortina, que posteriormente fue descrita como «la más nutrida que haya sufrido una posición desde Singapur»; a cubierto de este bombardeo, los japoneses treparon a la colina. El ruido producido por la cortina de fuego fue una gran ventaja para el enemigo: nosotros no podíamos oír su movimiento sobre la maleza, con lo que pudieron acercarse fácilmente a nuestras posiciones para sorprendernos con su fuego de armas ligeras».

De vez en cuando, el fuego de fusilería de los francotiradores enemigos golpeaba por todo el perímetro

En la ladera frontal parecían estar avanzando fanáticamente en medio de su propio cañoneo, que probablemente mató a varios de ellos. El mayor daño sufrido por los ingleses procedía de las bombas que alcanzaban a los árboles y esparcían los fragmentos por todas las trincheras. Las bombas que cayeron en la ladera frontal ocasionaron la muerte de los comandos que guardaban esta parte de la colina. Tuvieron una muerte espantosa, manteniendo las armas en posición de alerta a la espera de los japoneses que les estaban cercando. Se trajeron más hombres de otra parte de la colina para reforzar estas posiciones tan duramente machacadas; hubo un sargento que, pese a estar herido en la cabeza y en una pierna insistió en defender una de las trincheras de la línea del frente. Cada vez que se lanzaba una bomba desde el campo de arroz, casi coincidía el fogonazo con la explosión, lo que llenaba el aire de nubes de polvo asfixiante y de olor a cordita. A cubierto de este ensordecedor ataque frontal, el enemigo se arrastró tranquilamente hasta los flancos ingleses y se quedó esperando hasta que cesó la cortina de fuego.

Transcurridos 10 minutos, que a los comandos les parecieron un siglo, la artillería enemiga recibió la orden de alto el fuego. En ese momento los japoneses que estaban en los flancos se lanzaron a lo que suponían que sería un ataque sorpresa con granadas y fuego de ametralladoras. De vez en cuando había descargas de fusilería de los francotiradores enemigos que golpeaban por todo el perímetro. Hubo hombres que aguantaron magníficamente hasta que los japoneses estaban a unos pocos metros de las trincheras, comenzando a disparar entonces. Cuando se terminó la provisión de granadas, se produjeron combates cuerpo a cuerpo con la bayoneta y los japoneses tuvieron una dura muestra de la dureza real de los comandos. También era muy frecuente que gritaran mensajes contra los ingleses, tales como «Venid a campo abierto y luchad, comandos».

El 44.° Comando sufrió 26 muertos y 44 heridos en el combate. En la mañana del 24 de enero fue relevado por el 8.° de Hyderabad. El resto de la 51.ª Brigada de Infantería de la India había desembarcado ya y el 27 de enero el 16.° de Baluchi y el 8.° de Hyderabad avanzaron hacia el este. El 28 de enero lanzaron ataques sobre Kayah y sobre las posiciones «Perth» y «Melrose» que lo dominaban por el este. Aunque se produjeron serios daños en ambas posiciones por parte de los Libertadores de la Fuerza Aérea Estratégica de los Estados Unidos, el ataque contra «Perth» fracasó. Sin embargo, los ataques contra Kayah y «Melrose» se vieron coronados por el éxito.

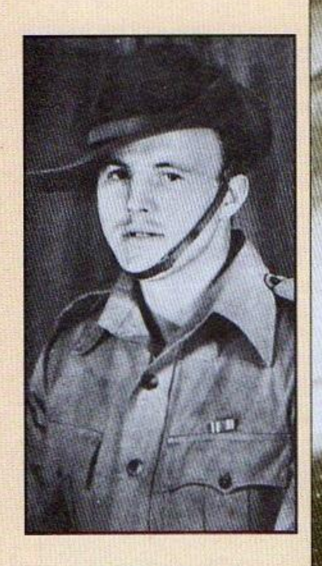
El 30 de enero, la 3.ª Brigada Comando recibió órdenes de empezar a dispersarse y al caer la noche su posición era la siguiente: el 5.° Comando en «Pinner», el Comando 44 en Daingbon, mientras que los comandos números 1 y 42 se quedaron en «Brighton» (colina 170). Los japoneses, mandados por el Coronel Murayama, estaban firmemente resueltos a mantener la carrera abierta para permitir escapar a las fuerzas de Matsu. Murayama había planeado capturar la cota 170 para dividir a los ingleses y cortar la 51.ª Brigada forzándoles a soltar su punto fuerte sobre la carretera. A las 05,45 horas del día 31, justo antes de que aparecieran las primeras luces, los defensores de la colina 170 se pusieron en estado de alerta. En el extremo norte de la posición había 4 compañías, 1 comando y los tanques de una compañía del 19 de Lanceros. Para entonces ya estaba avanzando hacia el extremo norte de la colina un batallón de japoneses del 154.° Regimiento, apoyado por 10 oficiales y otros 80 hombres de una unidad de asalto de ingenieros, avanzando hacia el extremo norte de la colina.

Cuatro compañías lanzaron repetidos ataques contra la colina por el norte y por el oeste

Un oficial del 19 de Lanceros recuerda así el principio del ataque japonés:

«Fuimos violentamente despertados por un fuego rápido y preciso de bombas a las 05,45, que se prolongó hasta las 06,20, cuando un murmullo de voces en la maleza próxima a nuestra posición, seguido del ruido de una ametralladora, nos indicó que estábamos siendo atacados».

Dos de los tres Shermans de la compañía salieron, aunque uno de ellos fue alcanzado, pero el tercero fue destruído por un escuadrón suicida, resultando muerta su dotación. Unos 26 japoneses murieron y la mayoría de los restantes resultaron heridos. A las 06,30 el enemigo ocupó unos viejos agujeros de bombas en la ladera norte, lanzando un ataque desde estas posiciones, apoyado por un intenso fuego. El ataque fue rechazado pero el fuego continuó. Se lanzaron ataques repetidos en contra de la 4.ª Compañía por el norte y por el oeste pero los comandos, a pesar de las bajas, resistieron firmes. A las 08,30 la munición estaba empezando a escasear, la compañía casi no tenía granadas y las bajas aumentaban. La sección delantera se veía rebasada por el puro peso de los números, pero los coman-



CRUZ DE LA VICTORIA PARA KNOWLAND

Durante la dura lucha por la colina 170, el Teniente G. A. Knowland (arriba), jefe de pelotón de la 4.ª Compañía, iba en la sección de cabeza. Dando pruebas del mayor arrojo, Knowland ayudó a desbaratar uno de los más feroces contraataques del enemigo. Se hizo cargo de un mortero de 2 pulgadas y a pesar del intenso fuego enemigo, aguantó en su trinchera, disparando el arma sobre su cadera y matando a seis soldados japoneses con la primera bomba.
Tras gastar toda la munición disponible para su mortero, Kowland se replegó bajo el intenso fuego de granadas, morteros y ametralladoras, a fin de renovar su provisión de municiones. Avanzando nuevamente, regresó a su anterior posición y reanudando su fuego de mortero con el mismo riesgo. Finalmente cogió un fusil y abrió fuego contra los japoneses. Para entonces estaba ya gravemente herido. El enemigo, con gritos y alaridos, iba cerrando contra él sus posiciones a menos de 10 metros y Knowland no tuvo tiempo de recargar sus cargadores. Arrebatando un Tommy de un camarada caído dispersó a sus enemigos hasta que cayó mortalmente herido. En su última acción, Knowland abatió a 10 adversarios. Su inspiración fue tal que los supervivientes del pelotón pudieron adherirse a su posición durante todo el resto del día, infligiendo graves pérdidas a los japoneses. En premio a su heroísmo obtuvo la Cruz de la Victoria.

dos siguieron luchando codo con codo hasta que todos fueron muertos o heridos. Una hora más tarde, el comandante en jefe del 1.° Comando se reunió con la 4.ª Compañía y organizó un pelotón con la Compañía W, 42.° Comando mientras que una sección de la 5.ª Compañía, 1.° Comando, reforzaba las posiciones que abandonaba la Compañía W.

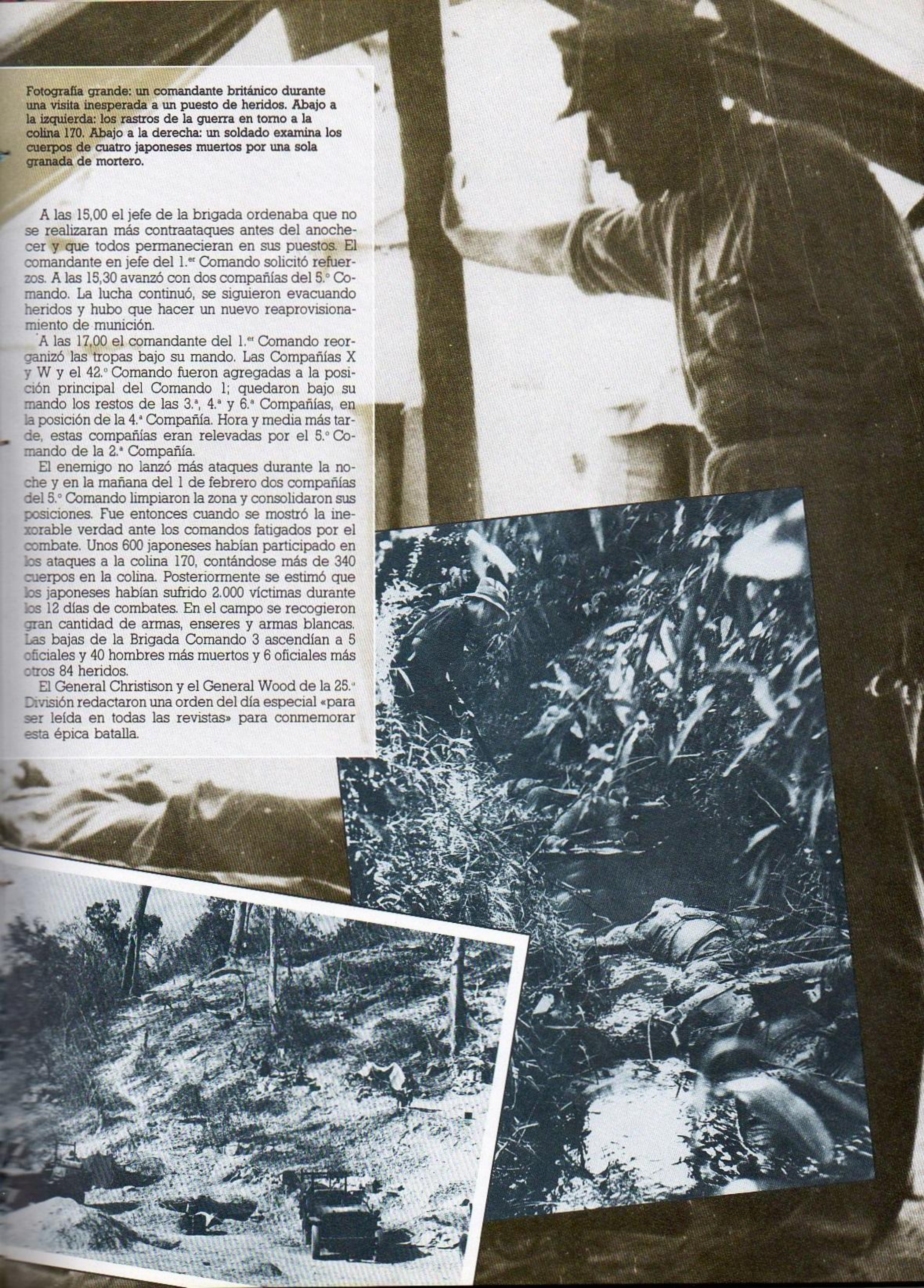
Conviene destacar aquí que lo accidentado del terreno y la espesa vegetación de la colina 170 dificultaban extraordinariamente el movimiento y la visibilidad, con excepción de algunos claros extremadamente pobres y de muy corto alcance. Así pues, los combates se producían con gran ferocidad y en espacios muy estrechos, bajo condiciones espantosamente confusas. En un clima desagradable y bajo el fuego intermitente preciso de los francotiradores sólo podrían sobrevivir los mejores hombres, aunque siempre a un cierto coste.

La Compañía W recibió orden de tomar algunas de las posiciones ahora desprotegidas por la 4.ª Compañía y de limpiar de enemigos los lados norte y oeste de la colina con ayuda de un pelotón de apoyo. Sin embargo, después de avanzar tan sólo 20 metros cayeron bajo un pesado fuego, sufriendo un 50% de bajas, retirándose a la posición de la 4.ª Compañía que necesitaba un mayor refuerzo.

Llegó entonces un pelotón de la 3.ª Compañía que recibió la orden de intentar limpiar la ladera norte. Tras la experiencia de la Compañía W, decidieron atacar por el flanco y empezaron a descender de la colina, cuando se encontraron a cuatro japoneses en una trinchera. Mataron a tres de ellos con granadas. Saltaron entonces siete japoneses de otra trinchera, siendo muertos seis de ellos. Cuando los comandos llegaron a la base de la colina el enemigo empezó a lanzar granadas contra ellos, resultando varios heridos. El pelotón se retiró entonces para tomar posiciones defensivas al este de la 4.ª Compañía, quedándose allí todo el resto del día.

A las 10,15 horas llegó el jefe de la brigada con el comandante en jefe del 1.° Comando, ordenando al 42.° Comando de la Compañía Z que asaltara la parte norte de la posición con un contraataque relámpago; actuaría como apoyo un tanque del 19 de lanceros. Rápidamente vino un Comando de la 5.ª Compañía para repartir munición, llenar las cartucheras y alistar las granadas. A las 12,30 empezó el contraataque. El pelotón de cabeza sufrió enseguida muchas víctimas; en este momento el enemigo tenía tres ametralladoras de tamaño medio en lo alto, y el segundo pelotón se encontraba también en una situación apurada. La compañía recibió orden de ocupar las trincheras de la zona de la 4.ª Compañía, donde todavía estaban los comandos retirando heridos. Treinta minutos más tarde, el 1.° Comando de la 6.ª Compañía recibía orden de avanzar para reforzar las compañías 1 y W y el comandante en jefe decidía intentar reconquistar las posiciones de la Compañía 4 con un contraataque limitado a un pelotón.

A las 14,00 se produjo este ataque por el flanco este, apoyado por morteros de 2 pulgadas y tantas Bren como fue posible instalar en la estrecha cresta de la colina. A medida que el pelotón se iba abriendo camino se fue viendo sometido a un intenso fuego de ametralladoras, recibiendo una auténtica ducha de granadas. Sufrió un 50% de bajas y el comandante ordenó su retirada. Mientras tanto llegó el segundo pelotón de la 6.ª Compañía, recibiendo órdenes de reforzar a las Compañías W y 4.ª. Pero esta vez había muy pocos hombre de la 4.ª Compañía que estuviesen en condiciones de luchar. Varios hombres ayudaron a evacuar bajo el fuego a los heridos mientras que otros fueron a buscar más municiones. A medida que se iban produciendo heridos, se iban remplazando. Fueron heridos doce hombres, uno tras otro, detrás de una Bren que era vital, pero cada uno de ellos eliminó a unos cuantos japoneses. El aprovisionamiento de municiones y la evacuación de heridos continuaban.



Fotografía grande: un comandante británico durante una visita inesperada a un puesto de heridos. Abajo a la izquierda: los rastros de la guerra en torno a la colina 170. Abajo a la derecha: un soldado examina los cuerpos de cuatro japoneses muertos por una sola granada de mortero.

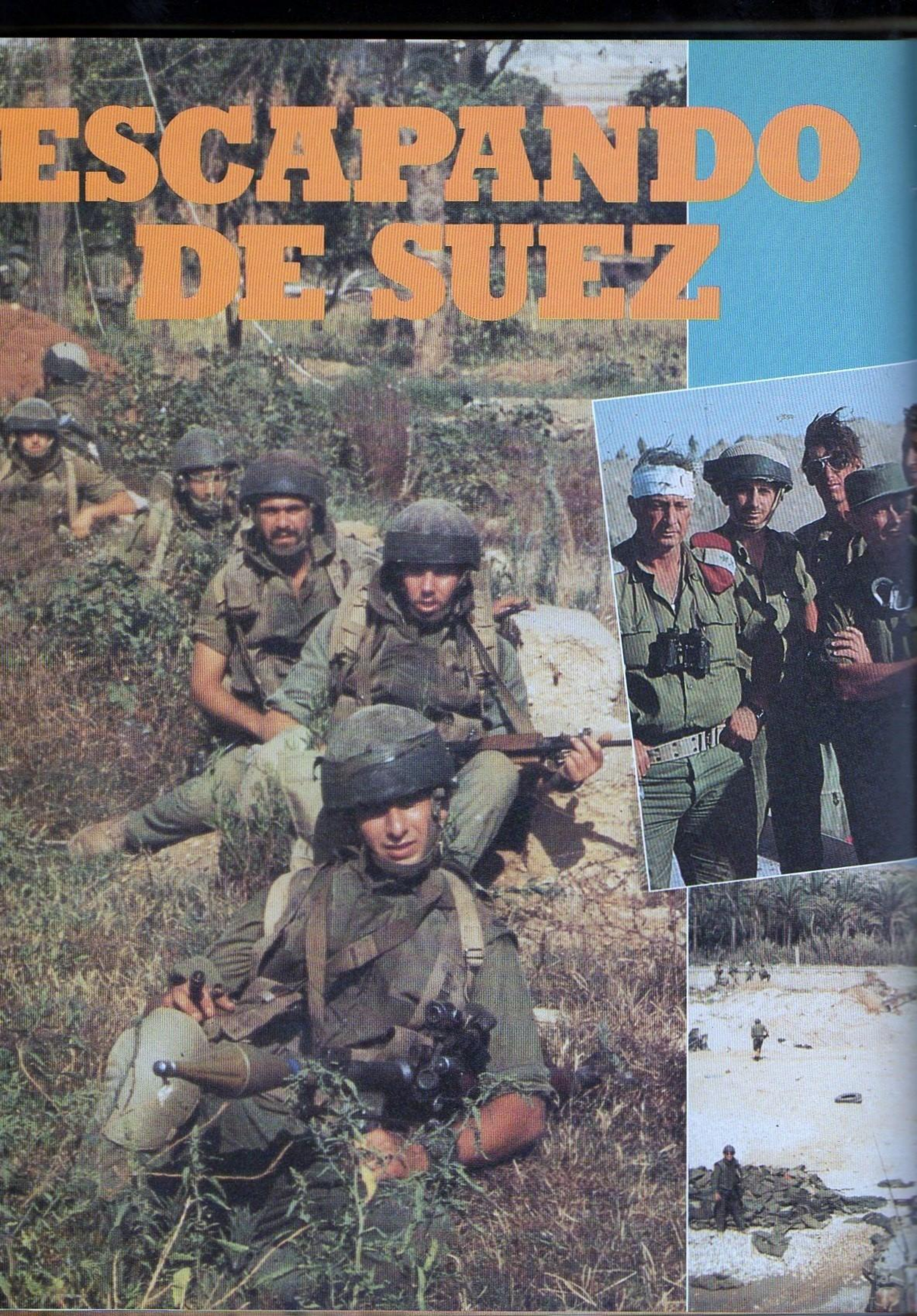
A las 15,00 el jefe de la brigada ordenaba que no se realizaran más contraataques antes del anochecer y que todos permanecieran en sus puestos. El comandante en jefe del 1.er Comando solicitó refuerzos. A las 15,30 avanzó con dos compañías del 5.º Comando. La lucha continuó, se siguieron evacuando heridos y hubo que hacer un nuevo reaprovisionamiento de munición.

A las 17,00 el comandante del 1.er Comando reorganizó las tropas bajo su mando. Las Compañías X y W y el 42.º Comando fueron agregadas a la posición principal del Comando 1; quedaron bajo su mando los restos de las 3.ª, 4.ª y 6.ª Compañías, en la posición de la 4.ª Compañía. Hora y media más tarde, estas compañías eran relevadas por el 5.º Comando de la 2.ª Compañía.

El enemigo no lanzó más ataques durante la noche y en la mañana del 1 de febrero dos compañías del 5.º Comando limpiaron la zona y consolidaron sus posiciones. Fue entonces cuando se mostró la inexorable verdad ante los comandos fatigados por el combate. Unos 600 japoneses habían participado en los ataques a la colina 170, contándose más de 340 cuerpos en la colina. Posteriormente se estimó que los japoneses habían sufrido 2.000 víctimas durante los 12 días de combates. En el campo se recogieron gran cantidad de armas, enseres y armas blancas. Las bajas de la Brigada Comando 3 ascendían a 5 oficiales y 40 hombres más muertos y 6 oficiales más otros 84 heridos.

El General Christison y el General Wood de la 25.ª División redactaron una orden del día especial «para ser leída en todas las revistas» para conmemorar esta épica batalla.

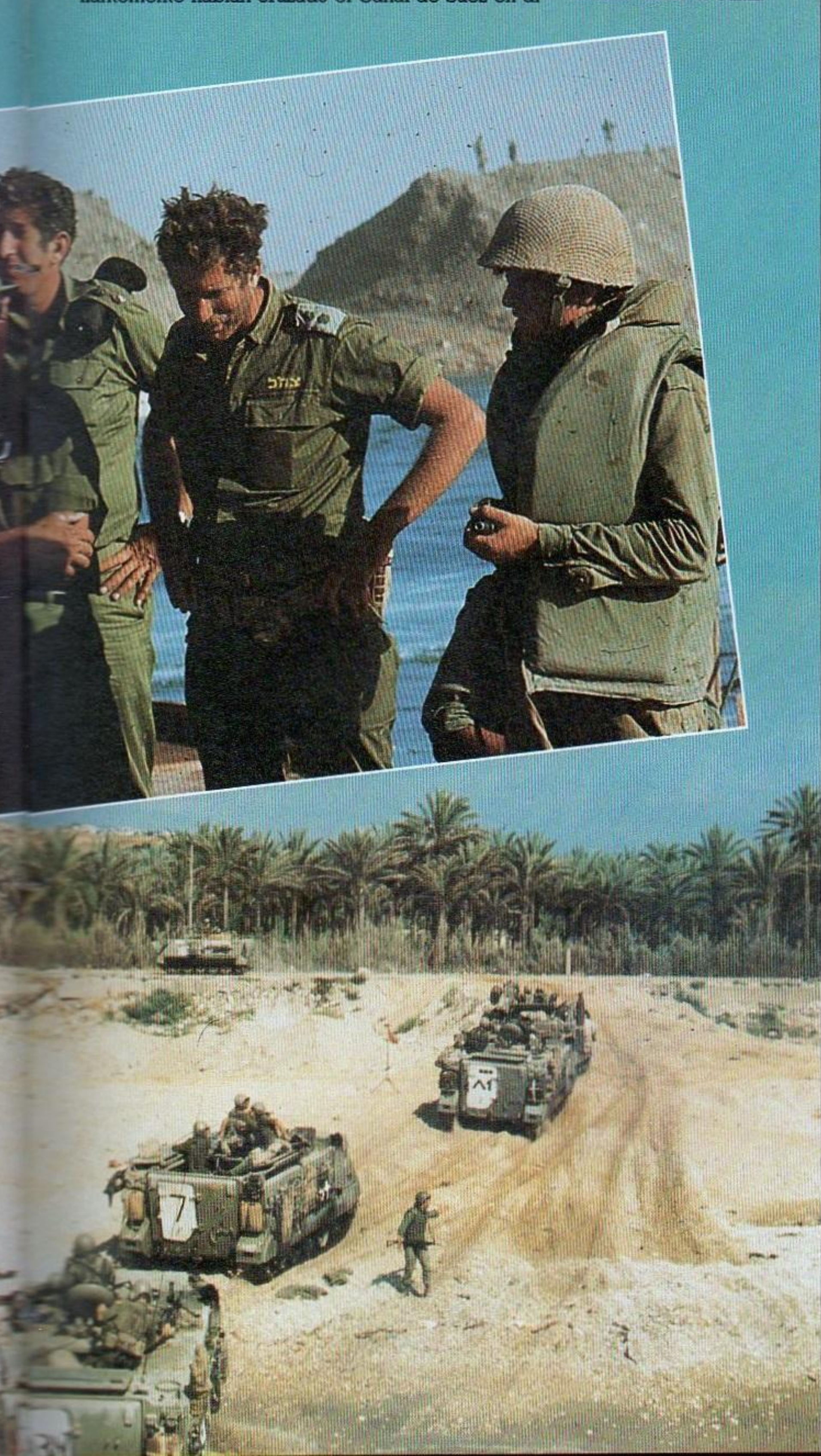
ESCAPANDO DE SUEZ



Dominados y rodeados por las fuerzas egipcias, los paracaidistas israelíes vivieron una encarnizada batalla por la supervivencia en las calles de Suez

El 22 de octubre de 1973, 16 días después de la ruptura de las hostilidades en la guerra del Yom Kippur, las Fuerzas Israelitas de Defensa (IDF) estaban obligando a replegarse a los egipcios que tan brillantemente habían cruzado el Canal de Suez en dirección al Sinaí el día 6. Después de agotadores y violentos combates en el desierto del Sinaí, los israelíes pusieron en marcha la Operación Gacela, que era su propio plan para cruzar el canal en dirección a Egipto. La operación dio comienzo con las últimas luces del día 15 de octubre y aunque se encontró una gran resistencia por parte del enemigo, acabó por triunfar. Una vez en la otra orilla, las columnas israelitas avanzaron hacia el norte y hacia el sur. Recibió la mayor prioridad el avance, con dos divisiones mandadas por el General de División Avraham Adan y por el General de Brigada Kalman Magen a los que se ordenó rodear al Tercer Ejército Egipcio por el oeste. El eje principal del avance se extendía a lo largo de la orilla del Gran Lago Amargo, hacia la población de Suez. Al empezar la cuarta semana de octubre, el Tercer Ejército estaba atrapado y al borde del colapso.

Izquierda: paracaidistas israelitas ante las extensiones próximas a Suez. Abajo: en las orillas del canal, unos oficiales israelitas entre los que se encuentra el General de División Ariel Sharon (en el extremo izquierda) discutiendo la Operación Gacela con el ministro de Defensa Moshe Dayan (centro). Abajo: avance israelita desde el Canal.



Durante la tarde del 24 de octubre, los egipcios intentaron repetidamente abrir un camino a través del cerco, pero el IDF era ahora lo bastante fuerte como para contener al Tercer Ejército y repeler cualquier intento de ataque por parte de otras fuerzas egipcias. Los israelitas se dispusieron entonces a aplastar a las fuerzas enemigas en Suez. Adan solicitó a su superior, el General de División Samuel Gonen, autorización para atacar, entrar en la población y tomarla. Al no estar seguro de la situación real de Suez, Gonen respondió: «Si la ciudad está vacía, proceda, pero si está fortificada y defendida déjela en paz». Se produjo una falta de información básica en cuanto a la situación real en que se encontraba la ciudad, ya que no se esperaba ningún combate duro. Fue una interpretación errónea de la situación que conduciría a enormes pérdidas casi desde el principio.

La población debía ser atacada por dos brigadas blindadas y un batallón de paracaidistas: se trataba de una de las mejores fuerzas de Israel, que ya anteriormente habían colaborado en el cruce del canal de Suez desde el Sinaí hasta Egipto. Inicialmente todo marchó bien. Una brigada blindada, mandada por «Gabi», consiguió capturar las refinerías de petróleo de Suez, encontrando poca resistencia. La segunda brigada, mandada por «Arieh», avanzó por la carretera de El Cairo a Suez, marchando de norte a sur junto al canal y tomando varios edificios al aproximarse a la ciudad por el oeste. Detrás de ellas venían dos compañías de paracaidistas, unos 100 hombres en total, mandados por el Teniente Coronel «Yossi».

Los hombres saltaron de los camiones oruga y empezaron a limpiar los edificios más próximos

La fuerza avanzó hacia la ciudad, esperando encontrarse ante una sencilla operación de limpieza, pero en el momento en que los tanques empezaron a entrar en Suez, un nutrido fuego empezó a caer sobre los israelitas desde todas partes. En pocos minutos, 20 de los 24 comandantes de los tanques habían sido heridos. (Los comandantes tenían la costumbre de ir de pie en sus torretas, para ver mejor el campo de batalla). Había comenzado una batalla en gran escala. Lo sucedido en Suez durante los dos días siguientes de lucha es de lo más confuso. Después de la guerra, se pidió a cada soldado que relatara sus impresiones para clarificar la situación. La siguiente versión de la batalla se ha compilado a partir de dichos informes.

Después de que los tanques fueran repelidos, los paracaidistas empezaron a avanzar hacia la población. En cabeza iban ocho camiones oruga captura-

CRUZANDO EL CANAL

La Operación Gacela, el plan israelita para cruzar el Canal de Suez durante la Guerra del Yom Kippur de 1973, empezó al anochecer del 15 de octubre. El violento ataque se inició con una penetración blindada hacia la orilla este del Gran Lago Amargo, seguida de un avance contra el abierto flanco sur del Segundo Ejército egipcio. Se produjeron violentos combates cerca de un grupo de edificios conocido como la Granja China. Aunque la batalla se prolongó durante tres días y costó a los judíos muchos heridos, el avance inicial dejó abierto el camino del Canal. La segunda fase de Gacela, la creación de una cabeza de puente en la orilla este, fue encomendada a una brigada paracaidista de reserva mandada por el Coronel Danny Matt. La primera oleada de tropas había cruzado el canal a las 01,35 horas del día 16, estableciendo a continuación un pequeño perímetro defensivo. La escena estaba ya lista para que los judíos trajeran su material de puentes, desde una zona protegida de concentración a la que llamaban «El Patio», pero los contraataques egipcios y las dificultades de transportes retrasaron el cruce.

Sorprendentemente, los egipcios hicieron muy poco por acosar a los hombres de Matt el día 17, limitándose a lanzar un desastroso ataque con blindados contra el corredor. La victoria israelí facilitó la presión al este del canal y dio comienzo el proceso de tendido de puentes.

La primera unidad alcanzó a los paracaidistas durante la tarde, siguiendo otras dos brigadas más el 18 y el 19. Los israelitas rompieron su cabeza de puente en la mañana del 18, avanzando hacia el sur, contra los últimos escalones del Tercer Ejército Egipcio. Los egipcios, con sus ataques desordenados y con sus tropas fragmentadas, se vieron obligados a aceptar la inevitabilidad de la derrota.

dos a los egipcios, un jeep y un autobús. Cuando los paracaidistas entraron en la zona edificada de Suez y avanzaron por la calle principal, los egipcios abrieron fuego desde todas las direcciones. Los hombres saltaron desde los camiones oruga y empezaron a limpiar los edificios más próximos. El jefe de la compañía, «Buki», que estaba al mando de un pelotón, arremetió con sus hombres contra uno de los edificios, intentando evitar las balas enemigas. Detrás seguía un segundo pelotón de 18 hombres: la mayor parte de ellos resultaron muertos o heridos.

El resto de los paracaidistas no tuvieron otra alternativa que abandonar los camiones oruga. Llevaron consigo a los heridos, pero dejaron tras de sí a sus muertos, sus municiones y sus suministros. Una vez en la casa, el sargento del pelotón redistribuyó la munición restante y ordenó a los paracaidistas que conservaran sus balas y prepararan el edificio para un asedio largo. Los egipcios se percataron de que tenían a los israelitas atrapados. Rodearon el edificio y colocaron minas en la calle para evitar todo intento de fuga o de suministro de refuerzos a los paracaidistas.

El operador de radio de «Buki» informó de que su jefe había sido muerto al atravesar una calle cuando intentaba alcanzar la seguridad de un edificio. Dos soldados intentaron salir para recuperar el cuerpo de «Buki», pero se vieron obligados a retirarse bajo una cortina de fuego. Dentro de esta casa había ahora 18 paracaidistas, tres de los cuales estaban heridos. No pudieron darse cuenta de que el resto de la compañía había encontrado una relativa seguridad en la estación de policía egipcia a unos 30 metros de distancia. Estos 18 hombres se prepararon a defenderse y repelieron varias intentonas egipcias de tomar por asalto el edificio. Todos ellos tenían la esperanza de escapar a cubierto de la oscuridad, llegar hasta el camión oruga que estaba fuera y cuyo motor funcionaba todavía y darse a la fuga. Más tarde, el combustible del vehículo se acabó, con lo que se desvanecieron sus esperanzas. Se prepararon pues para resistir un ataque nocturno por parte de los cientos de hombres egipcios que estaban rodeando el edificio.

Mientras tanto en el puesto de mando, los comandantes se estaban dando cuenta de la inmensidad del error cometido. Los paracaidistas fueron separados y repartidos en varios grupos pequeños, teniendo que defenderse cada grupo contra una fuerza egipcia muy superior. No había la menor posibilidad de utilizar la artillería o el apoyo aéreo, ya que nadie sabía exactamente dónde estaban escondidos los diferentes grupos.

Durante la tarde, una fuerza de relevo hizo un intento de liberar a los hombres atrapados. Los 18 soldados vieron cómo pasaban los refuerzos no lejos de la casa en la que se hallaban. Gritaron y lanzaron bengalas, pero no fueron vistos. Transcurrido un cierto tiempo, los refuerzos se retiraron: quedaba claro que no había esperanzas de encontrar a los hombres en la oscuridad. Otro grupo de paracaidistas también había encontrado abrigo en el mismo edificio, pero en otra parte del mismo. Se trataba de cuatro soldados pertenecientes al camión oruga de «Buki». Sorprendentemente, ninguno de los dos grupos advirtió la presencia del otro, ni advirtió tampoco que el grueso de la compañía estaba al otro lado de la calle, en el edificio de la policía.

Con las primeras luces, unos cuantos aviones realizaron una misión de reconocimiento fotográfico sobre Suez, en un intento de identificar las casas en que podrían estar defendiéndose los paracaidistas. Por la tarde, los expertos en fotografía habían establecido que había cuatro hombres escondidos en el bloque de apartamentos, pero el destino de los otros 18 hombres y de los que había en la estación de policía, continuaba siendo un misterio.

Para descubrir lo que le había sucedido al grueso de la fuerza, debemos retrotraernos al día anterior. Cuando «Buki» estaba intentando encontrar la seguridad de un edificio, el camión oruga de «Yossi» fue alcanzado por una granada anti-carro que mató al oficial de comunicaciones, al sargento de operaciones, al enfermero y al operador de la radio. «Yossi», su oficial de operaciones y otros dos soldados que iban en el mismo camión oruga resultaron heridos. Los únicos hombres que resultaron ilesos fueron «Tzachi», un oficial de inteligencia y el conductor, que corrieron a buscar el abrigo del cercano edificio de la policía. Detrás llegó el resto de la fuerza . El conductor de otro de los camiones oruga, Michael Shor, fue herido en la cabeza, pero continuó conduciendo hasta que una segunda bala le mató. Sin embargo, ya había conseguido acercarse



Derecha: la artillería autopropulsada israelí cruza el canal de Suez como preparación para el ataque final contra los ejércitos egipcios.



Suez
Octubre de 1973

El ejército egipcio cruzó la línea defensiva israelí a lo largo del Canal de Suez el 6 de octubre de 1973. El 8 de octubre los egipcios habían asegurado una cabeza de puente de ocho kilómetros de profundidad en el Sinaí. El 15 de octubre, Israel contraatacó rompiendo las líneas egipcias y cruzando el Canal de Suez al norte del Gran Lago Amargo. Tomando la iniciativa, las fuerzas israelíes empujaron hacia el sur y hacia el oeste, cercando al Tercer Ejército de Egipto al este del Canal y amenazando al Segundo Ejército por el norte. El 24 de octubre las fuerzas israelitas entraron en el puerto egipcio de Suez.

Hacia Suez

El 24 de octubre entraron en Suez las fuerzas de Adan, —dos brigadas de blindados— y un batallón de paracaidistas. Los israelitas se vieron sometidos a un intenso fuego dentro de la población y sólo los paracaidistas consiguieron hacer un progreso sustancial.

Escapando

Las fuerzas supervivientes de Israel se hicieron fuertes en la estación de Policía.
26 oct. 02,00: Al amparo de la oscuridad las fuerzas israelitas restantes inician su intento de escape.
04,30 Los supervivientes llegan a las líneas amigas.

FUERZAS OPUESTAS

En el período que se extiende entre el final de la Guerra de los Seis Días de 1967 y la ruptura de las hostilidades en 1973, tanto Egipto como Israel aprovecharon todas las oportunidades para expandir y modernizar sus fuerzas armadas. En la víspera del Yom Kippur, el Ejército Egipcio contaba con unos 285.000 hombres, apoyados por 2.000 tanques y 600 aviones. Para el cruce del Canal de Suez, el Alto Mando desplegó cinco divisiones repartidas entre el Segundo y Tercer Ejércitos, a lo largo de la vía de agua, enfrentándose a las defensas de la línea BarLev de Israel.

Desde 1967, en que habían perdido gran cantidad de tanques y aviones, los egipcios habían reunido un suministro de misiles proporcionados por la Unión Soviética. Con un importante stock de misiles portátiles anticarro, los egipcios pensaron que su infantería podría mantener una cabeza de puente en el Sinaí, contra los ataques israelitas utilizando armas portátiles anticarro.

Por su parte los israelitas también habían estado reaprovisionándose fundamentalmente con el material suministrado por los Estados Unidos. Aproximadamente la mitad de los blindados israelitas consistía en Centurions, apoyados por 600 M48/60 americanos más unos 250 Super Sherman, más antiguos. También se disponía de gran cantidad de material soviético capturado en 1967. La fuerza aérea, aunque superada en número, contaba con algunos de los mejores aviones disponibles. En el momento de la movilización, las fuerzas armadas contaban con unos 350.000 hombres, repartidos en 30 brigadas. En términos generales, los israelitas estaban más o menos igual que los egipcios. Sin embargo también tenían que enfrentarse con los sirios.

bastante a la estación de policía, donde desembarcaron todos encontrando refugio.

El segundo comandante del batallón, que iba al final de la columna, se vio envuelto en un intenso tiroteo con docenas de egipcios. Junto con otros cinco soldados que le acompañaban, eludieron el combate con los árabes, hicieron girar a su camión oruga y abandonaron Suez a toda prisa. El herido «Yossi» fue trasladado a la estación de policía. En el propio edificio, unos cuantos policías intentaron resistir ante sus inoportunos visitantes y el jefe del pelotón, Primer Teniente David Amit, dirigió a sus hombres para limpiar y asegurar el edificio. En el exterior, «Tzachi» organizó una defensa contra las fuerzas egipcias, muy superiores, que estaban intentando reconquistar la estación de policía: proporcionó además un fuego de cobertura para los israelitas dispersos que todavía estaban llegando. Posteriormente unos cuantos policías egipcios fueron capturados y arrojados desde el interior del edificio a la calle, donde fueron muertos por sus propias fuerzas.

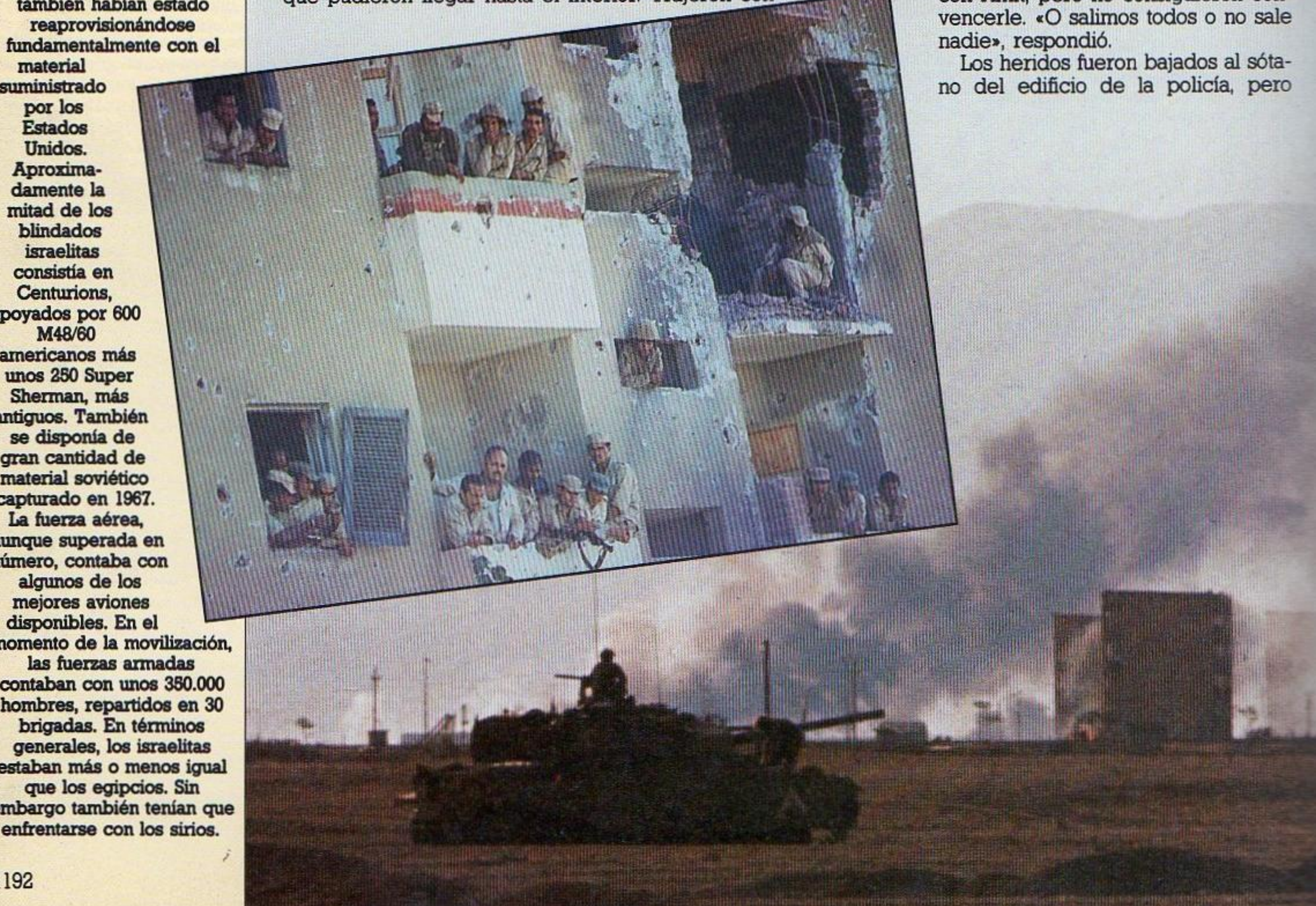
Mientras tanto a la entrada de la ciudad la parte posterior de la columna estaba siendo conducida al puesto de mando por el jefe del pelotón Uri Arbel, que contaba con un puñado de soldados. Cuando iba siguiendo a la fuerza principal, vio a algunos miembros de los tanques, heridos, tumbados en un lado de la calle. Dejó a sus hombres, cargó a los heridos en su propio jeep y los puso a salvo fuera de la ciudad. Cuando volvió, no encontró el menor rastro de sus hombres. Después de la guerra, sus cuatro cuerpos fueron devueltos a Israel, pero sigue siendo un misterio la forma en que murieron.

Después de que el edificio de la policía hubo sido asegurado, llegó el médico del batallón con varios sanitarios, luchando a corta distancia con los egipcios que se iban encontrando. Se les apoyó con fuego de cobertura desde dentro del edificio, con lo que pudieron llegar hasta el interior. Trajeron con ellos abundante material de curas, con el que pudieron salvar las vidas de varios paracaidistas que sin duda habrían muerto si no se les hubiera suministrado sangre, antibióticos y morfina. Los heridos estaban siendo atendidos en un corredor de la estación de policía, cuando unos cuantos soldados egipcios, que habían estado escondidos en una habitación, abrieron fuego disparando ráfagas sobre el grupo de heridos. El médico continuó con su trabajo, curando a los heridos con una mano y disparando con la otra. David Amit, que había empezado la batalla como jefe de pelotón, se convirtió en el oficial más antiguo. Los otros oficiales, o estaban heridos o habían muerto.

Al finalizar el primer día de luchas, los paracaidistas estaban en una situación desesperada: cada soldado contaba únicamente con una cartuchera de municiones y una granada: solo quedaban dos botellas llenas de agua y había que reservarlas para los heridos. Para empeorar las cosas, los egipcios habían tomado posiciones en un cercano edificio de cinco plantas, empezando a disparar con gran efecto sobre el edificio de la policía, que sólo tenía dos plantas y que albergaba a 50 israelitas. Al alba se realizó un intento de llegar a los camiones oruga que estaban aparcados en las proximidades. A pesar del intenso fuego enemigo, los hombres alcanzaron los vehículos: los paracaidistas escondidos en el edificio dispusieron a partir de entonces de más municiones y unas cuantas cantimploras con agua.

El jefe de la brigada, que todavía estaba fuera de la ciudad, llamó a Amit por radio, ordenando que él y sus hombres intentaran la huida durante la noche. Amit se negó a obedecer la orden. Dijo a su superior que cualquier intento de ruptura significaba el abandono de los heridos, cosa que se negaba a hacer. Hubo varios superiores que intentaron razonar por radio con Amit, pero no consiguieron convencerle. «O salimos todos o no sale nadie», respondió.

Los heridos fueron bajados al sótano del edificio de la policía, pero



«Yossi» se negó a que le movieran. Estaba dormido e inconsciente casi todo el tiempo, pero en los breves períodos de consciencia se arrastraba entre sus hombres dándoles ánimos.

El segundo día de combates sorprendió a los paracaidistas israelíes en unas circunstancias muy difíciles. Su moral estaba decayendo, ya que muchos soldados creían que nunca saldrían de allí con vida. Sin embargo se animaron cuando Amit les dijo que los cuatro soldados que faltaban del camión oruga de «Buki» estaban refugiados en un edificio a unas pocas docenas de metros de la estación de policía. Empezó a fraguarse un plan para trasladarlos a la relativa seguridad de la estación de policía, aprovechando la protección de la oscuridad. Usando sus radios, Amit y el jefe de los paracaidistas atrapados, Primer Teniente «Gil», acordaron que los soldados que se acercaran darían una serie de destellos cortos con sus linternas, a fin de que los de la estación de policía supiesen que eran ellos y conocieran su posición. Amit emitiría una señal de respuesta para indicar a «Gil» la dirección de entrada al edificio de la policía, mientras que sus hombres abrirían fuego para cubrir a los que se acercaban en caso de que la maniobra fuese descubierta por los egipcios.

«Gil» y sus hombres iniciaron un movimiento lento y cauteloso hacia el exterior de su edificio. De repente oyeron ruido de gente en un piso vecino. Inexplicablemente, quizá milagrosamente, nadie disparó. En efecto, el ruido procedía de los 18 paracaidistas que, sin saberlo «Gil», habían estado «viviendo» casi en la puerta de al lado. Su sorpresa mutua y la alegría del encuentro se vieron aumentadas cuando, atraídos por el murmullo de las conversaciones en hebreo, otros ocho oficiales salieron de su escondite.

Esta fuerza combinada, constituida ahora por 30 hombres animados por el encuentro, fue la que vino con el destello de Amit, llegando a alcanzar la seguridad de la estación de policía. Dentro del edificio, el ambiente era casi de fiesta. Pronto resultó evidente que, pese al ruido de los disparos, los soldados del bloque de apartamentos no habían tenido medio de saber que la mayor parte de la fuerza se encontraba a unos pocos metros, ya que el bloque no contenía ventanas desde las que pudiera verse el edificio de la policía.

Con la llegada de los hombres procedentes del bloque de apartamentos, la fuerza de la estación de policía ascendía a 80 hombres, con lo que la situación había sido lo suficientemente alterada como para intentar la huída. Amit informó al puesto de mando que harían un intento esa noche. El plan consistía en abandonar el edificio y reagruparse en el patio exterior. Sin embargo los observadores de Amit informaron de la presencia de una gran fuerza egipcia en los tejados de los edificios que dominaban la estación. Los paracaidistas, que no habían comido nada ni dormido durante dos días, no querían en absoluto abandonar la «seguridad» de la estación. La moral estaba otra vez tan baja que Amit decidió posponer la intentona.

A las 02,00 Amit decidió que había llegado el momento de ponerse en marcha. Envió al comandante de la brigada un mensaje por radio de que todos se ponían en camino. Este era el mensaje que estaba esperando recibir Gonen, el cual había estado en el puesto de mando de la brigada durante toda la duración del combate: su significado era: todos los paracaidistas están juntos en un mismo lugar y listos para iniciar la marcha. A las unidades de artillería se les habían suministrado las coordenadas exactas de la estación de policía y del camino de salida de Suez. Los cañones iban a cubrir la retirada, poniendo una precisa cortina de bombas alrededor de los hombres de Amit, y dejando una «caja vacía» dentro de la cual éstos pudieran moverse. Sorprendentemente, los 80 hombres pudieron retirarse sin que se disparara un solo tiro contra ellos. Los paracaidistas, que habían ido a Suez para lo que creían iba a ser una simple operación de limpieza, abandonaban la ciudad a las 04,30, a los dos días de haber entrado en la misma a bordo de sus camiones oruga. Ochenta soldados israelitas habían muerto en los combates.

La heroica defensa de los paracaidistas en la estación de policía de Suez fue la última gran acción de la guerra del Yom Kippur. Ambos bandos habían luchado hasta el agotamiento y estaban impacientes por encontrar alguna forma de arreglo político. Promovido por las dos superpotencias, un alto el fuego patrocinado por la ONU había entrado en vigor el 22 de octubre, aunque la lucha en el sur no terminó hasta el 25.

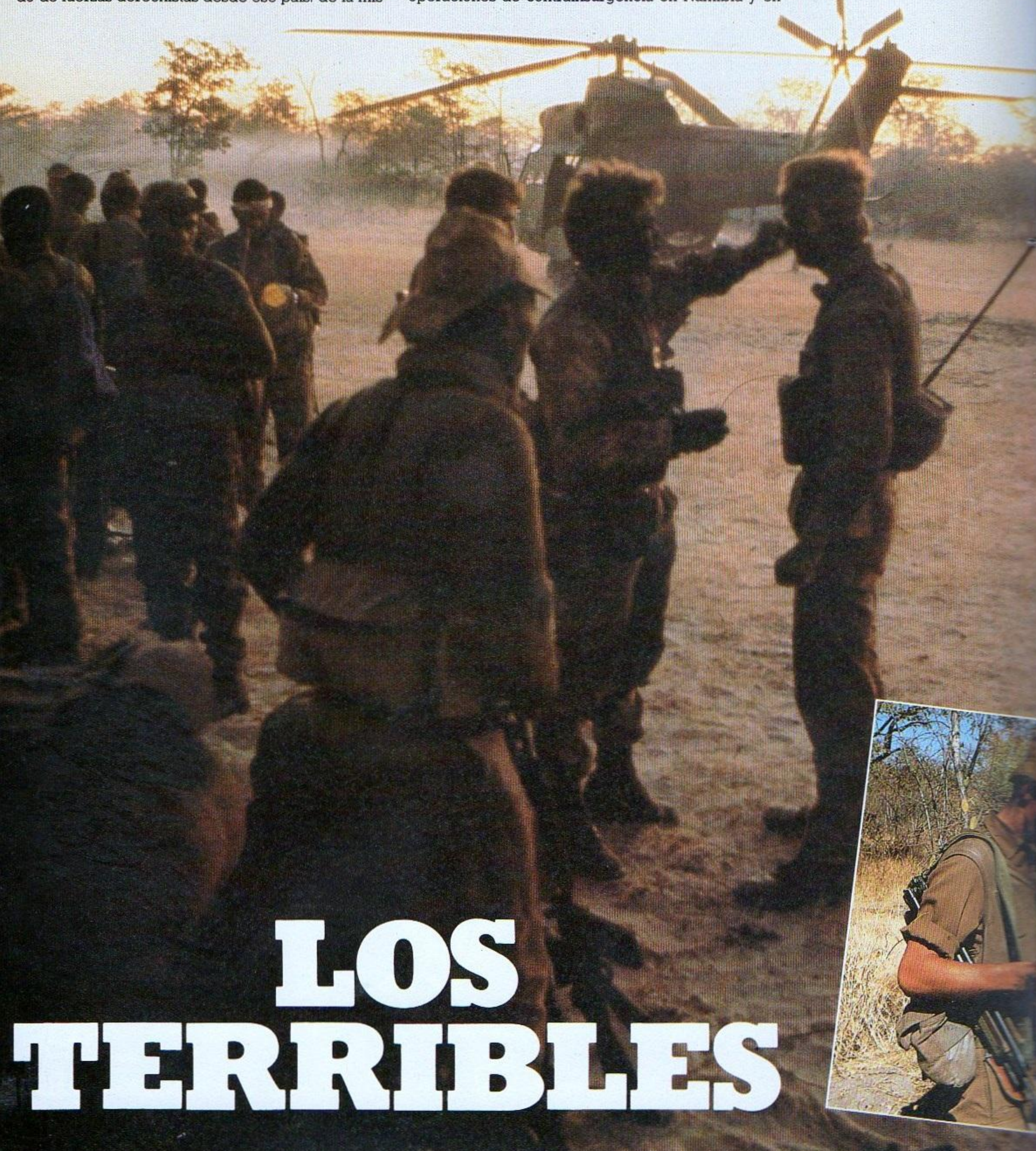


A la izquierda arriba: soldados egipcios instalados en un edificio bombardeado y acribillado por las balas en el centro de Suez, descansando durante un respiro en los combates. Los israelitas subestimaron burdamente la situación en Suez y lo que se creyó que iba a ser una simple operación de rutina se convirtió en una amarga lucha por la supervivencia para los paracaidistas enviados a asegurar la población. Abajo a la izquierda: un tanque israelita avanza bajo una densa capa de humo que cuelga sobre Suez. El General de División Avraham Adan desplegó contra la ciudad egipcia dos brigadas acorazadas y un batallón de paracaidistas. Abajo: Alto el fuego en Suez. Los soldados israelitas mantienen una atenta observación mientras que las tropas de la ONU (con cascos azules) vigilan la línea divisoria.

Llamados por sus enemigos «Os Terriveis» —Los Terribles— los miembros del Batallón SADF 32 mantuvieron una dura lucha secreta en la jungla

Cuando el establecimiento en 1976 de un gobierno marxista en Angola, se produjo un éxodo apresurado de fuerzas derechistas desde ese país: de la misma forma, la creación del estado de Zimbabwe en 1980 estuvo seguido por una emigración de personal del ejército exrhodesiano a través de la frontera con Sudáfrica. Estos hombres, veteranos tras 14 años de lucha contra la insurgencia de los nacionalistas de Zimbabwe, eran indiscutiblemente los luchadores de la jungla más expertos y eficientes de toda Africa. No era pues de extrañar que la Fuerza de Defensa de Sudáfrica (SADF) se apresurara a reclutar a muchos de esos soldados como mercenarios para operaciones de contrainsurgencia en Namibia y en

Abajo: miembros del Batallón 32 después de un traslado aéreo a bordo de helicópteros Puma SA330. En la foto pequeña, examinando la información sobre el objetivo en medio de la jungla angoleña.



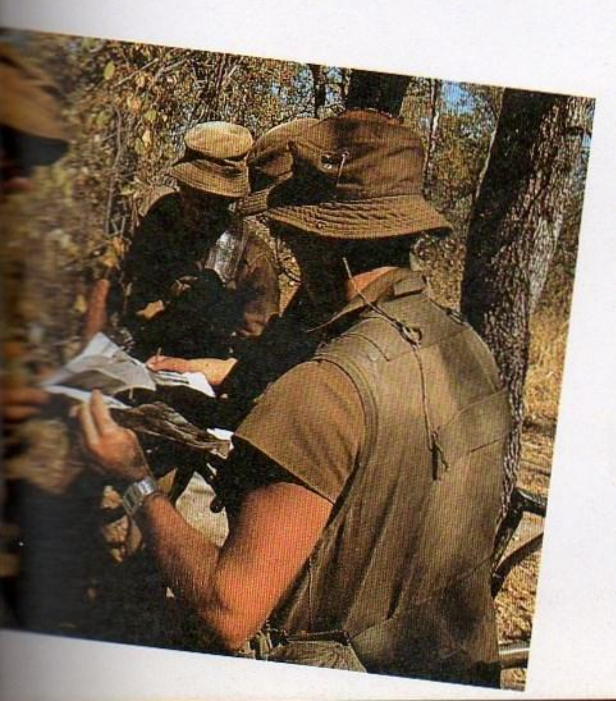
LOS TERRIBLES

la cercana Angola. Muchos de ellos ingresaron en la Compañía de Exploradores de la 44.ª Brigada Paracaidista del SADF, mientras que otros fueron asignados al Batallón 32.

En la época de influencia de las tropas rhodesianas en Africa del Sur, el Batallón 32 estaba basado en un campamento secreto en Buffalo (conocido también como Bagani), cerca de Rundu en la frontera de Namibia con Angola. Por aquellos días había muy poca gente no perteneciente al batallón que estuviera enterada de su existencia. Las tropas habían sido reclutadas en gran parte del Frente Nacional de Liberación de Angola (FNLA) y vivían en la base junto con sus familias. Se les llamaba los «soldados de Buffalo» y tomaron su nombre de un grupo de guerreros negros alistados para prestar servicio en las fronteras durante las guerras con los pieles rojas en América: en su boina llevaban una divisa con un motivo que representaba una cabeza de búfalo.

Cuando se formó el Batallón 32 durante la guerra civil angoleña de 1975-1976, estuvo mandado por oficiales y suboficiales blancos procedentes del SADF y de reclutamiento de mercenarios, también blancos. Al firmar un contrato de un año, un suboficial tenía por delante 11 meses de servicio y uno de permiso. El alojamiento escaseaba en Rundu y los suboficiales se alojaban en tiendas. Durante 11 meses vivían y luchaban junto a los veteranos del FNLA. El batallón tenía una existencia muy independiente del resto de las fuerzas armadas de Sudáfrica y se procuraba evitar cualquier contacto con otras unidades del SADF. Los miembros del ejército regular de Sudáfrica que pasaban por la base de Rundu se sentían intrigados y contrariados por el aire cerrado y misterioso de sus aliados extranjeros, y lentamente comenzaron a circular rumores acerca de estos extraños pobladores de la frontera angoleña.

El velo de secreto que se ceñía sobre las actividades del Batallón 32, se desvaneció finalmente en 1981 cuando el soldado de 1.ª Trevor Edwards, mercenario británico que desertó del Batallón, se prestó voluntariamente a una entrevista televisiva. Sus declaraciones causaron un serio embarazo al gobierno de Africa del Sur, ya que según afirmó, el Batallón 32 estaba siendo conducido a la frontera con Angola para combatir las operaciones de guerrilla con oficiales y suboficiales mercenarios. El SADF replicó afirmando que toda patrulla que salía de Rundu estaba mandada por un sudafricano y que a los miembros extranjeros nunca se les permitía actuar por su cuenta. Por su parte los mercenarios del Batallón 32, aunque ciertamente habían mandado patrullas en Angola, no se ocuparon de la súbita ignorancia de sus actividades por parte de Sudáfrica, considerándola como un intento de salvar su imagen.



En la actualidad, probablemente como resultado directo de la brecha abierta por el soldado de 1.ª Edwards en la seguridad de la unidad, el SADF sólo acepta en sus filas a ciudadanos de Africa del Sur. Un ciudadano extranjero que quiera ingresar en las fuerzas armadas, encontrará grandes dificultades para conseguirlo. Incluso los hombres que ya estaban en servicio activo, han de solicitar la nacionalidad sudafricana para que se les renueve su contrato. Sin embargo las cosas eran distintas en 1980 y no era ningún secreto para los hombres que entonces formaban parte del Batallón, que estaban mandados por hombres que anteriormente habían pertenecido al ejército de Rhodesia.

En una operación típica de infiltración sobre territorio angoleño, se trasladaba una compañía del Batallón 32 a pie o en helicóptero y se establecía una base temporal (BT) a partir de la cual organizar patrullas de recogida de información. Los pelotones operaban según un sistema rotativo que permitía a la mitad de los hombres patrullar durante dos o tres días mientras que la otra mitad descansaba en la BT. A medida que los hombres iban recorriendo la zona de operaciones, la base se iba moviendo por todo el territorio. Estas patrullas podían durar hasta seis semanas, con helicópteros que se ocupaban de aportar suministros y evacuar a las víctimas.

Simplemente gritaba: ¡Al ataque! cargando precipitadamente contra la posición enemiga

Al seguir rastros sobre la llana jungla angoleña, la patrulla acababa por encontrarse con personal enemigo. Los enfrentamiento solían producirse con frecuencia por la tarde, cuando la patrulla del Batallón y las patrullas organizadas por las Fuerzas Armadas Populares para la Liberación de Angola (FAPLA) convergían al mismo tiempo en el mismo claro para reponer su provisión de agua. Tras el contacto las unidades buscarían la persecución y destrucción de sus enemigos. Si era la patrulla del Batallón 32 la que tenía la oportunidad de atacar primero, el ataque sería iniciado por el jefe del pelotón o de la compañía. Siempre iba situado a la cabeza, y la tropa seguía invariablemente las acciones de su jefe. Lo normal era que se limitara a gritar ¡Al ataque! cargando rápidamente contra la posición enemiga y disparando contra todo lo que se moviese. Se supone que sus tropas siempre seguían inmediatamente tras él. Siempre sucedía así.

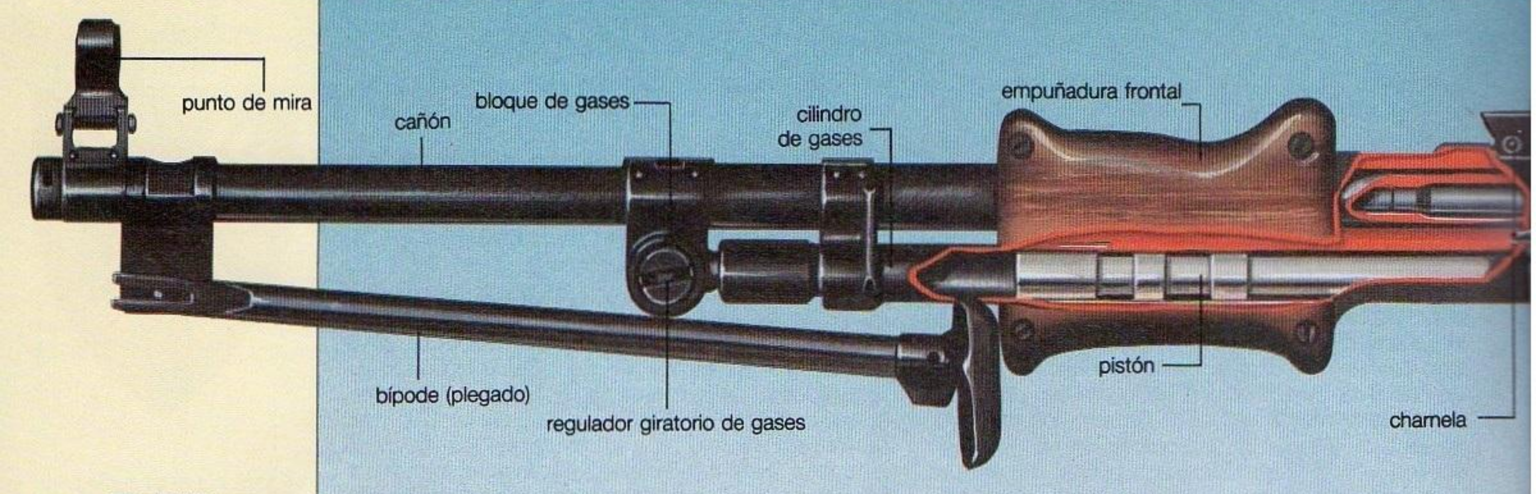
Tras la defección de Edwards del 32 Batallón en 1981, los ex-miembros del mismo empezaron a mostrarse más suspicaces y reticentes cuando se les preguntaba algo acerca de su historial de combate. Hubo sin embargo un antiguo suboficial que proporcionó los siguientes detalles de una patrulla rutinaria en Angola, cuya acción se iniciaba en las primeras horas de la mañana.

En aquella ocasión la patrulla del Batallón 32 estaba formada por unos 50 hombres mandados conjuntamente por un rhodesiano, el Cabo Walters, y un escocés, el Cabo Hudson. (Para proteger sus identidades, sus nombres han sido cambiados). Los hombres se habían infiltrado desde Rundu, con la piel ennegrecida con la crema de camuflaje. Sus uniformes, aunque hechos en Sudáfrica, se parecían a los que llevaban los portugueses en Mozambique. Todas sus prendas de vestir tenían arrancadas las etiquetas del fabricante, por lo que era imposible re-



EL BATALLON 32

La guerra civil que siguió a la retirada portuguesa de Angola en 1975 terminó con el triunfo del izquierdista Movimiento Popular para la Liberación de Angola (MPLA). El MPLA consolidó inmediatamente su victoria expulsando a sus principales contendientes por el poder, el derechista Frente Nacional para la Liberación de Angola (FNLA) al otro lado de la frontera angoleña, hacia Zaire y Namibia, junto con sus reclutas mercenarios blancos. Muchos de los hombres del FNLA se vieron así privados de una patria, y al no estar dispuestos a vivir de la caridad se enrolaron para el servicio voluntario en la Fuerza Sudafricana de Defensa (SADF). Los sudafricanos recibieron con agrado a estos hombres con amplia experiencia en el combate, y el coronel del SADF Brëvtenbach trasladó a Namibia a los guerrilleros ex-FNLA, donde fueron entrenados, reequipados y organizados como batallón. Inicialmente se les llamó el Grupo Bravo, cambiándose después su denominación por la de Batallón 32 (arriba puede verse su distintivo). El Batallón 32 estaba organizado en siete compañías, cada una de las cuales contenía tres o cuatro pelotones. A diferencia de otras unidades del SADF, el Batallón 32 únicamente se desplegaba en operaciones de contrainsurgencia. Desde su formación montó y desarrolló operaciones de gran eficacia contra el Ejército Popular de Liberación de Namibia (PLAN) que es el brazo armado de la Organización Popular de Africa del Suroeste (SWAPO) y las Fuerzas Armadas Populares para la Liberación de Angola (FAPLA), que apoyan al PLAN en su campaña para liberar a Namibia del control de Africa del Sur.



EL RPD

La ametralladora ligera de 7,62 mm RPD (Ruchnoi Pulemvot Degtyaryev) es una de las muchas armas de fabricación soviética utilizadas en Angola por las fuerzas del PLAN y del FAPLA, siendo también muy utilizadas por los hombres del Batallón 32 en sus operaciones secretas. Aunque el RPD se ha convertido prácticamente en obsoleto para los ejércitos del Pacto de Varsovia por la introducción del RPK (Kalashnikov) de 7,62 mm que es una versión más pesada del fusil de asalto AK-47, continúa siendo un arma importante en los arsenales de las fuerzas comunistas del Sureste Asiático y de la guerrilla africana. Se trata de uno de los muchos acertados diseños de ametralladora realizados por Vasily Degtyaryev, habiendo sido concebido durante la Segunda Guerra Mundial como sustitución para el DP (Degtyaryev Pakhotnyi) aunque las prioridades de fabricación hicieron que no se dispusiera de ella hasta después de la guerra. Es un arma fácilmente reconocible por la forma de su culata, diseñada para ser llevada bajo el brazo, en posición lista para el disparo rápido. Dispone también de una empuñadura de pistola tras el anillo de guarda del gatillo. El RPD es una ametralladora totalmente automática. Se alimenta con peines de 50 disparos, formados por alojamientos metálicos individuales unidos por unos pequeños resortes espirales: se puede mantener un fuego ininterrumpido después de unir varias secciones. Como alternativa también se pueden utilizar tambores metálicos de hoja circular como hace la infantería móvil. Cada tambor contiene dos cinturones de 50 balas apretadamente enrollados.

lacionarlas con un país determinado. Su calzado estaba constituido por unas botas de «operaciones especiales» hechas de lona y cuero. También llevaban un tipo de cinturón de diseño propio, especialmente adecuado para llevar las cartucheras de sus fusiles de asalto AK-47 de fabricación soviética: todos iban armados con material capturado de procedencia rusa o china.

En todas sus apariciones exteriores, la columna del Batallón 32 era indistinguible de cualquier unidad angoleña. Por eso, si la patrulla se veía obligada a dejar tras de sí alguna víctima, una detenida inspección de su equipamiento no causaría ninguna incómoda evidencia de que el SDAF estuviera involucrado en operaciones clandestinas fuera de los límites de Africa del Sur. Consecuentemente con esto, el SDAF nunca revelaba los nombres de los componentes del Batallón 32 muertos en el combate: simplemente dejaban de existir. En esta patrulla un nutrido grupo de miembros del Batallón 32 escapó por poco a esta clase de olvido. La patrulla había transcurrido sin incidentes hasta que los dos cabos que estaban al mando accedieron a las demandas de sus aburridos hombres y provocaron deliberadamente a una unidad del FAPLA. Ambas fuerzas se enzarzaron y posteriormente se separaron, pero un grupo decidido de las milicias del FAPLA siguieron a la fuerza sudafricana por toda la llanura angoleña y consiguieron acercarse sin ser vistos a las cansadas fuerzas mientras descansaban en un lugar abierto. La columna del Batallón 32 se había desplegado en una configuración defensiva con forma de U abierta hacia afuera, con tres líneas rectas y los jefes de pelotón situados en las dos esquinas.

El cabo Hudson se percató de que algo andaba mal cuando su atención se vio atraída por el ligero movimiento de unos arbustos «a unos 50 metros ante nosotros». Cuando todavía estaba cogiendo sus prismáticos, un cohete RPG-7 de 40 mm de fabricación soviética hizo explosión en medio de ellos. En el siguiente instante, los hombres del Batallón 32 se encontraron sometidos a lo que el cabo describió como «el fuego más intenso que yo he visto jamás». Para Hudson, el aire parecía vibrar con la conmoción de innumerables cohetes RPG, granadas y fuego de armas automáticas. Según sus propias palabras, «el aire se puso verde» debido a la cantidad de balas

Abajo: fotografía oficial del SADF mostrando una fila de soldados del Batallón 32 avanzando por la agostada jungla. El hombre de cabeza lleva un fusil de asalto R4, la versión sudafricana del Galil israelí. A la derecha, fotografías no oficiales de mercenarios blancos en el sur de Angola, armados con el RPD de fabricación soviética (arriba) y el AK-47 (abajo).



AMETRALLADORA LIGERA RPD



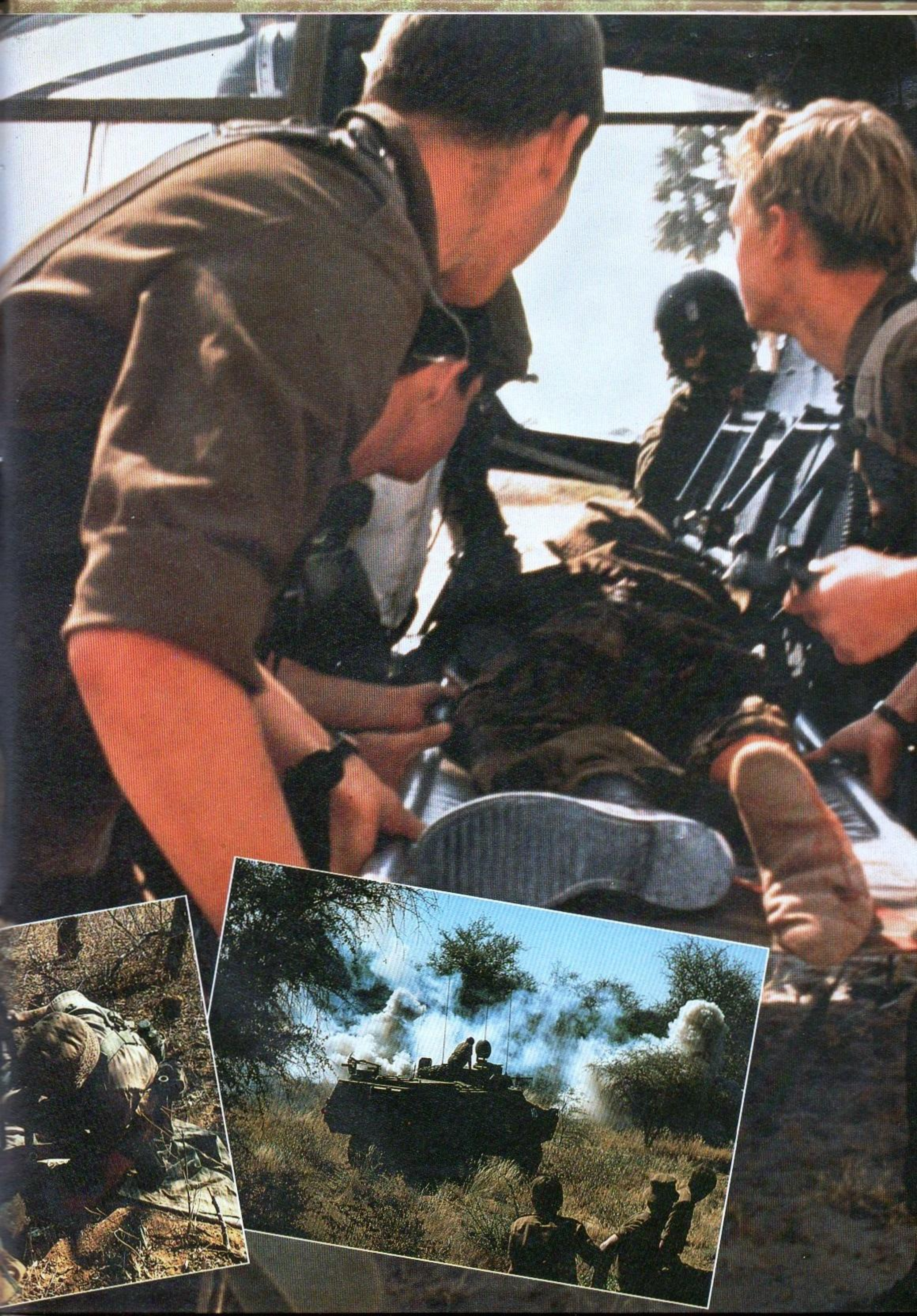
Calibre 7,62 mm
Longitud 103,6 cm
Peso total 9 kg
Alimentación por cartucheras de 100 disparos
Sistema de operación por gases
Ritmo de fuego 700 disparos por minuto
Velocidad en la boca 732 mps

trazadoras que procedían de la posición del FAPLA. Los hombres del Batallón 32 estaban impotentes para hacer otra cosa que no fuera permanecer absolutamente tumbados con su impedimenta como único refugio.

La terrible emboscada se prolongó durante 20 minutos, al cabo de los cuales, todo lo que sobresalía más de un palmo de la superficie del suelo fue arrancado de raíz: árboles, arbustos, todo. El cabo Hudson buscó dónde se hallaba Walters, viendo que había sido alcanzado por varios disparos. Las balas caían, silbaban y pasaban como rayos a poco centímetros de la cara de Hudson. Las cantimploras agu-



Abajo: un mercenario del Batallón 32 avanzando hacia una posición con un fusil de asalto AK-47. A la derecha, una víctima civil con la pierna herida es embarcado a bordo de un helicóptero Alouette III para ser trasladado a un hospital. Fue herido durante un combate en el que murieron tres guerrilleros del SWAPO. Fotografías pequeñas: fotos oficiales del SADF desplegando minas y vehículo de infantería Ratel-20 atacando a los guerrilleros del SWAPO.





jereadas de su macuto perdían agua por más de 30 chorros a la vez, como suele verse en los tebeos infantiles. El propio Hudson estaba herido en la cabeza y en el pecho. En total resultaron heridos 22 hombres, pero sorprendentemente sólo uno resultó muerto. Pero finalmente, como obedeciendo a algún tipo de orden silenciosa, los que habían sobrevivido al asalto se pusieron de pie y gritando salvajemente cargaron contra el enemigo. Mataron a seis de ellos en el ataque, les expulsaron del lugar y cuatro horas más tarde fueron recogidos de allí con helicópteros.

El hecho de que aquellos hombres fueran capaces de resistir en calma y a continuación atacar a sus agresores dice mucho acerca del valor y el alto grado de disciplina existente dentro del Batallón. Las compañías del Batallón 32 aprenden la disciplina militar por los medios más duros e incluso los veteranos de la guerra de Rhodesia se quedaban impresionados por la forma en que los oficiales del batallón trataban las faltas de conducta de sus hombres. Por ejemplo, en una de las formas más benignas de castigo, la infeliz víctima con casco y todo el equipo tenía que llevar a mano una pesada rueda de camión por una carretera de 36 km de largo. Si esto parece muy fácil, piénsese que la carretera tiene una profundidad de más de 30 centímetros de arena y que la rueda no puede ir rodando sino arrastrando de un extremo al otro.

Las faltas más serias podían ser causa de que un soldado fuera azotado sobre un bidón, aunque podría haber casos en que se llegara a causar su muerte para mantener el respeto de los demás. En una ocasión se disparó contra un soldado por haber aireado su desacuerdo con la paga. Se dice que a continuación el suboficial preguntó al pelotón todavía en formación ¿Alguien más tiene quejas? No hubo ninguna.

Arriba: Un carro T-34 suministrado por los soviéticos y perteneciente al SWAPO permanece inmovilizado tras un encuentro con una patrulla del Batallón 32. En las misiones clandestinas del sur de Angola, el Batallón 32 lleva armas anticarro de fabricación soviética tales como el lanzacohetes RPG-7. Es un arma sin retroceso que se dispara sobre el hombro del operador y se carga por la boca, con una cabeza de guerra de 2,25 kg capaz de romper un blindaje de 32 cm. Arriba: fotografía oficial que muestra miembros del Batallón 32 con el uniforme pardo del ejército regular de Africa del Sur, descubriendo un escondite de munición tras una acción contra una base del SWAPO.

Las frustraciones que los hombres acumulaban bajo esta disciplina tan estricta se liberaban en el campo de batalla. Sus enemigos de Namibia y Angola les llamaban Los Terribles y los guerrilleros comunistas del PLAN y el FAPLA sufrieron a sus manos numerosas derrotas sangrientas. Sin embargo los detalles de todos estos choques son en su mayor parte desconocidos.

Cuando el SADF monta una operación importante y pública en la frontera angoleña, tal como la operación Protea de 1981, los hombres del Batallón 32 suelen estar presentes.

Sin embargo es imposible reconocerlos ya que utilizan el uniforme pardo de las unidades regulares del SADF por lo que en las fotografías obtenidas resultan indistinguibles de los múltiples soldados que pululan por las llanuras angoleñas. En contadas ocasiones, Africa del Sur permite que periodistas veteranos informen acerca del Batallón 32. Los artículos de cuidado texto suelen presentar entonces descripciones de la unidad, si bien las pocas fotografías que han sido publicadas tienden a presentar unos soldados respetablemente ataviados con uniforme reglamentario y con armas también de reglamento: con frecuencia se les suele presentar alineados formando una larga columna «durante una patrulla en el sur de Angola».

Estas fotografías ofrecen una clara evidencia de que las misiones altamente secretas para las que se creó originalmente la unidad continúan llevándose a cabo. Los recientes informes de Sudáfrica sugieren que el Batallón 32 se presentó recientemente con los colores presidenciales para realizar su servicio continuado. Esto indicaría que después de 10 años la unidad ha sido reconocida oficialmente, lo que significa que «Os Terriveis» pueden seguir mirando al futuro confiando en disfrutar de una mayor libertad operativa.

